



**Proyecto de Evaluación Programática
Ambiental de US-VISIT sobre
Cambios Potenciales a los Procesos
Administrativos Inmigratorios y de Fronteras**



**Homeland
Security**

US-VISIT
Keeping America's Doors Open and Our Nation Secure

Proyecto de PEA de US-VISIT

TABLA DE CONTENIDOS

1 –Resumen Ejecutivo.....	3
2-Introducción de la Lógica Programática y de los Métodos Analíticos.....	12
3-Identificación del Propósito y de la Necesidad.....	14
4-Establecimiento de las Alternativas y Descripción de la Acción Propuesta.....	16
5-Establecimiento de la Línea de Base.....	19
6-Pronóstico de los Efectos.....	25
Alternativa de Frontera Virtual.....	27
Alternativa Híbrida.....	31
Alternativa de Inacción.....	34
Alternativa de Frontera Física.....	37
Efectos Transfronterizos.....	40
Impactos Acumulativos.....	41
7-Monitoreo de los Efectos.....	42
8-Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo.....	44
9-Organización por Niveles.....	45
10-Conclusiones.....	46
11-Participación del Público.....	47
12-Referencias.....	48
13-Acrónimos y Abreviaturas.....	53
14-Lista de Preparadores.....	54
15-Lista de Distribución.....	58

APÉNDICES

A. Materiales para la Participación del Público.....	67
B. Resultado de los Análisis por Niveles.....	69

LISTA DE TABLAS

Tabla 1-Resumen de Impactos Ambientales Potenciales por Alternativa.....	7
Tabla 2-Clasificación de Alternativas según las Características.....	26
Tabla 3-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de Frontera Virtual.....	27
Tabla 4-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa Híbrida.....	31
Tabla 5-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de	

Inacción.....	34
Tabla 6-Impactos sobre los Recursos de la Alternativa de Frontera Física.....	37
Tabla A-1-Variables Evaluadas y Grado de Preocupación.....	73

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa-Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en Todo el País.....	9
Figura 2: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.....	10
Figura 3: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.....	11
Figura 4: Tendencia Migratoria.....	20
Figura 5: Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en Todo el País.....	22
Figura 6: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.....	23
Figura 7: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.....	24

Proyecto de PEA de US-VISIT

1-RESUMEN EJECUTIVO

La Nueva Realidad

El 11 de septiembre de 2001, diecinueve terroristas, muchos en situación ilegal en los EE.UU., tramaron y cometieron atrocidades contra los Estados Unidos. Esta tragedia modificó el desarrollo de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras de los EE.UU.

Poco después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, se formó una Comisión para investigar cómo pudo haber ocurrido ese trágico suceso. La Comisión era un grupo independiente y bipartidario de 10 miembros, establecido por el Congreso de los EE.UU. y el Presidente George W. Bush. Entre otras cosas, la Comisión 11/9 descubrió que "... se produjeron dos fallas sistémicas conjuntas en nuestro sistema de frontera que contribuyeron a la incapacidad de generar una defensa efectiva contra los ataques del 11/9: la ausencia de medidas antiterroristas bien desarrolladas como parte de la seguridad de frontera, y un sistema inmigratorio incapaz de cumplir con sus obligaciones básicas, menos aún de apoyar al antiterrorismo" (Comisión 11/9, 2004, Pág. 384).

El Problema

La complejidad de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras ha aumentado debido a la necesidad de compartir información entre numerosas y diversas agencias. La frontera abarca una gran área geográfica de 7 514 millas de límites y 95 000 millas de costa. Actualmente existen 795 puertos terrestres, aeropuertos, puertos marítimos, estaciones de Pre-autorización en Canadá y el Caribe, Oficinas Regionales de Aduana y Protección de Fronteras [*Customs and Border Protection (CBP)*], Oficinas CBP de Operaciones de Campo, Centros de Procesamiento del Servicio de Detención y Traslado [*Service Processing Centres (SPC)*], Oficinas de Distrito y Sub-oficinas del Servicio de

Ciudadanía e Inmigración de los EE.UU. [*US Citizenship and Immigration Services (USCIS)*], Centros de Servicio del USCIS, Centros de Solicitud de Ayuda [*Application Support Centers (ASC)*] del USCIS, Oficinas de Agentes Especiales a Cargo de Inmigración y Aduanas [*Immigration Customs Enforcement Special Agent in Charge (ICE-SAC)*] y Oficinas Diplomáticas y Consulares en todo el mundo; todos ellos utilizados para procesar y controlar el flujo de personas que ingresan, permanecen y salen de los Estados Unidos (Véase Figuras 1 a 3). Todas estas agencias y dependencias tienen un papel clave en la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.



La capacidad de acceder e intercambiar datos sobre transacciones, en tiempo real y de manera segura, representa una creciente necesidad para la seguridad nacional en toda la comunidad

de administración de inmigraciones y fronteras. A la par de la evolución de esta compleja red física hubo rápidos cambios tecnológicos (por ejemplo, un mayor rendimiento e integración informática, sensores remotos, escáneres biométricos, Internet y las redes inalámbricas). En este entorno tecnológico en constante cambio, las agencias responsables de proteger nuestras fronteras han dependido de redes de computadoras centrales y bases de datos no integradas, y de procesos escritos en papel para la toma de decisiones. Muchos de estos sistemas específicos de determinadas agencias y de sistemas de misión crítica se están volviendo anticuados y no permiten fácilmente la transferencia electrónica de información. Incluso hoy, cuando existe un énfasis en el uso compartido de información, esto continúa siendo un objetivo difícil de lograr.

Afrontar el Problema

Después del 11 de septiembre de 2001, se establecieron varias iniciativas legislativas, normativas y de políticas para resolver cuestiones de seguridad, incluyendo la formación del Departamento de Seguridad Nacional [*Department of Homeland Security (DHS)*]. Si bien muchas leyes y normativas que requieren

Proyecto de PEA de US-VISIT

mejoras en los procesos de inmigración eran anteriores al 11 de septiembre, los ataques renovaron el interés por la importancia de estas iniciativas. El DHS fue creado para proporcionar un núcleo unificado para la amplia red nacional de organizaciones e instituciones involucradas en los esfuerzos para la seguridad de la nación. De acuerdo con el DHS, se estableció el Programa de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos [*United States Visitor and Immigrant Status Indicator Technology (US-VISIT)*] para desarrollar procesos de entrada y salida e integrar datos y procesos de inmigración con otras agencias del DHS, entre las cuales se encuentran: la CBP, la Oficina de Inmigración y Aduanas [*Immigration and Customs Enforcement (ICE)*], USCIS y la Administración de Seguridad para el Transporte [*Transportation Security Agency (TSA)*]. US-VISIT trabaja también asociado con el Departamento de Estado [*Department of State (DOS)*], el Departamento de Justicia [*Department of Justice (DOJ)*], y el Departamento de Transporte [*Department of Transportation (DOT)*]. Los objetivos de US-VISIT son: mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos y visitantes; facilitar el comercio y los viajes legales; garantizar la integridad de nuestro sistema migratorio; y proteger la privacidad de nuestros visitantes.

La Acción Propuesta

Mediante un esfuerzo coordinado de varias agencias, US-VISIT está considerando la implementación de cambios potenciales a los procesos administrativos migratorios y de fronteras. Los cambios requieren un programa que establezca:

- Un sistema que obtenga la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una sola vez por cada individuo en el primer control, como por ejemplo las huellas digitales en los puntos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo el desarrollo de estándares de datos, de requisitos de metadatos, y de sistemas de archivo de datos).

- Una red informática integrada que proveerá la información correcta a los usuarios adecuados en el contexto pertinente (integración de datos entre agencias, por ejemplo, mostrando la información necesaria al encargado de tomar de decisiones en las interacciones subsiguientes y asociando la información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).
- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

Este enfoque dependerá en gran medida de soluciones tecnológicas compatibles con los cambios en la infraestructura física (como por ejemplo la construcción de sensores o lectores remotos, la instalación de cables o torres de transmisión de datos, y de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del equipo).

Considerar el Medio Ambiente

De acuerdo con la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente [*National Environmental Policy Act (NEPA)*], los encargados de tomar decisiones deberán ser conscientes de las consecuencias ambientales de sus decisiones antes de actuar. US-VISIT ha preparado este Proyecto de Evaluación Programática Ambiental [*Programmatic Environmental Assessment (PEA)*] para considerar los efectos ambientales de estos cambios propuestos así como las alternativas razonables. US-VISIT abordó el análisis de manera programática, porque independientemente del lugar dónde se implementen las acciones propuestas, estas presentan tiempos de implementación comunes, impactos comunes, alternativas comunes, métodos de implementación comunes y campos comunes. Este análisis programático informará el desarrollo de políticas y estrategias de modificaciones en los planes o sistemas, para minimizar los potenciales impactos ambientales. Este enfoque permite a los encargados de tomar decisiones preparar análisis por niveles, para discutir los recursos particulares e

Proyecto de PEA de US-VISIT

impactos potenciales en las ubicaciones específicas a los sitios, y la mitigación, el monitoreo y las técnicas adecuadas de gestión adaptativa antes de avanzar con las propuestas específicas sobre el terreno.

Consideración de Alternativas

Para los propósitos de este análisis, denominaremos Alternativa Híbrida a la acción propuesta por US-VISIT. El término Híbrida incluye un conjunto de soluciones tecnológicas y físicas que se usarán para alcanzar el objetivo y la necesidad. En el Proyecto de PEA, se consideraron tres enfoques alternativos adicionales contra la Alternativa Híbrida propuesta. Las alternativas fueron las siguientes:

- 1) *Alternativa de Inacción:* Esta alternativa requiere que los procesos actuales para evaluar a los individuos y las mejoras planeadas o incrementos en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal continúen al ritmo actual sin cambios sustanciales. Los procesos de ingreso, salida y situación continuarían como lo hacen hoy, con poca o prácticamente ninguna infraestructura instalada para el procesamiento de salidas. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.
- 2) *Alternativa de Frontera Física:* Esta alternativa requiere la ampliación de los puertos de entrada existentes, con el fin de satisfacer la mayor demanda de recopilación de datos para asistir a la interacción necesaria con un funcionario del gobierno en cada control. Esta alternativa ofrecería procesos de salida que reflejen los procesos actuales de entrada, como así también la infraestructura física. Esta alternativa requiere además la construcción o reconstrucción de las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, la ampliación de carriles, rutas de entrada y puntos de entrada y de salida, y la incorporación de procesos y de personal adicional para cumplir con la necesidad y el propósito descriptos

anteriormente. La falta de espacio presenta un importante desafío en algunos de los puertos de entrada terrestres más concurridos.

- 3) *Alternativa de Frontera Virtual:* Esta alternativa busca trasladar los procesos al extranjero para ubicar con antelación la información para los encargados de tomar decisiones en fronteras, y el uso de tecnología informática y de procesos automatizados tales como lectores remotos y chips inteligentes, para aumentar la adquisición de datos en los puntos de interacción subsiguientes. Esta es una alternativa centrada en la tecnología que dependería de la adquisición descentralizada de datos (en su mayoría en el extranjero) y de bases de datos integradas para que los encargados de tomar decisiones puedan acceder a toda la información apropiada sin recopilarla en ese punto.

Estas acciones, ejecutadas según las diversas alternativas, ocurrirían prácticamente en cualquier ecosistema de los Estados Unidos. Dentro de estos ecosistemas existen especies raras, amenazadas y en peligro de extinción; áreas que no cumplen con la norma de calidad del aire; delicados recursos culturales e indio americanos, y economías dependientes del comercio que se desarrolla más allá de las fronteras. De todas las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, los puertos de entrada terrestre serán probablemente los lugares más afectados en términos ambientales, debido a los cambios en los procesos y en la infraestructura, y son por lo tanto el centro de este análisis.

Resumen de Hallazgos

Este Proyecto de PEA es un análisis cualitativo de los potenciales impactos sobre el ambiente natural. US-VISIT identificó potenciales impactos ambientales por medio del uso de datos según técnicas de orden de rangos y la opinión de expertos, y mediante la aplicación de análisis previos y de documentación. Los hallazgos se expresan por categorías y las alternativas se ordenan según su

Proyecto de PEA de US-VISIT

potencial de impacto sobre el medio ambiente (de menor a mayor impacto ambiental).

Las dos alternativas más importantes por orden de preferencia ambiental son la Alternativa de Frontera Virtual y la Alternativa Híbrida. Si bien ninguna de las dos alternativas producirá efectos ambientales significativos, la Alternativa de Frontera Virtual tiene una mejor posición porque se supone que los enfoques de tecnología informática, especialmente los que utilizan la transmisión inalámbrica de datos, la filmación de vehículos e individuos en movimiento, y la recolección y análisis descentralizados de datos, minimizarían los tiempos de espera; algunos de los datos recogidos se transferirían hacia otros países, con los cuales se establecería una coordinación. Como consecuencia se reducirían

los impactos sobre el ambiente en la frontera (por ejemplo, cuanto menor sea el tiempo de espera, menor será la contaminación del aire por vehículos en marcha, y mayor será la velocidad con la que circulen los bienes a través de la frontera). La Alternativa Híbrida resulta un poco menos atractiva debido a que se necesitaría más procesamiento en los puertos de entrada terrestre. La Alternativa Híbrida tendría un nivel medio de impacto sobre la calidad del aire, los recursos biológicos, la energía, y los recursos socioeconómicos e hídricos.

Si bien esta alternativa resulta ligeramente más atractiva que la Alternativa Híbrida en términos de preferencia ambiental, ninguna de las dos presenta impactos significativos, y la Alternativa Híbrida es la acción propuesta porque tiene una clasificación superior según el resto de los criterios de selección considerados por US-VISIT. Esta alternativa en particular se considera preferible desde un punto de vista operativo debido a que los costos de su desarrollo son potencialmente los más bajos, además de ser la alternativa más viable. En este caso particular, la

Hallazgos en orden de Importancia de Menor a Mayor de los Impactos Ambientales según las distintas Alternativas:

- Frontera Virtual
- Alternativa Híbrida
- Alternativa de Inacción
- Frontera Física

alternativa aprovecha las habilidades de los empleados de gobierno entrenados de la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras, cuyas decisiones no pueden ser automatizadas o tercerizadas, manteniendo al mismo tiempo la mayor integridad de los datos y la probabilidad de proteger la privacidad de los individuos, reduciendo de esa forma el fraude. Siempre que sea posible, estos empleados de gobierno serán potenciados con la tecnología como un multiplicador de capacidad para acelerar el comercio y los viajes.

En la Tabla 1 -Resumen de Potenciales Impactos Ambientales por Alternativa, se puede ver un resumen de potenciales impactos ambientales por área de recursos y por alternativa .

Tabla 1-Resumen de Impactos Ambientales Potenciales por Alternativa

RECURSO	ALTERNATIVA			
	Frontera Virtual	Alternativa Híbrida	Alternativa de Inacción	Frontera Física
Del Aire	1	1,5	2,5	3
Biológicos	1	2	1	3
Energéticos	2	2	2	2
Culturales e Indio Americanos	1	1	1	2
De Uso del Suelo	1	1	1	3
Del Ruido	2	1	2,5	3
De Justicia Socioeconómica y Ambiental	1	1,5	3	3
De Residuos	1	1	1	1
Hídricos	1	2	1	2

Notas:

1-Verde: “Bajo”, en el contexto de esta evaluación ambiental programática, va desde los efectos menores hasta la ausencia de efectos en la capacidad ambiental de absorber el cambio en la actividad, en el nivel de actividad o en los procesos.

2-Amarillo: Los niveles “medios” de impacto significan que hay algún efecto moderado en la capacidad que posee el ambiente para absorber el cambio en la actividad, en el nivel de actividad o en los procesos. Sin embargo, los impactos medios no crean efectos que superen los límites normativos.

3-Rojo: Los niveles “altos” de impacto representan una elevada probabilidad de incumplimiento normativo o una alta probabilidad de impactar sobre los sistemas naturales de manera que excedan sus capacidades para absorber el cambio (sin mitigación). Los impactos altos no son necesariamente impactos significativos. Los impactos significativos son impactos altos que no pueden ser mitigados (por debajo del límite de incumplimiento) o impactos altos que no pueden ser reducidos (mediante la mitigación).

Proyecto de PEA de US-VISIT

Según el orden de potenciales efectos ambientales, la Alternativa de Frontera Física tiene el mayor potencial de impactos ambientales directos. Esto se debe a un aumento en la actividad de construcción tradicional, a un aumento de las superficies impermeables, y a la incorporación de estaciones de salida y tiempos de espera de vehículos asociados que probablemente resulten de implementar esta alternativa intensiva en recursos. La Alternativa de Inacción tiene el segundo mayor impacto potencial en la clasificación, con impactos asociados principalmente con el aire y el ruido, y la dispersión transfronteriza de esas emisiones al aire y de ruidos. Estos impactos están relacionados con aumentos en los tiempos de espera asociados con instalaciones restringidas por limitaciones en los datos o con la tecnología que los inspectores tienen a disposición, que pueden traducirse en mayores tiempos de inspección. Los efectos socioeconómicos de ambas alternativas son altos, principalmente debido a los impactos sobre la industria, el comercio y el turismo.

Monitoreo

Si bien no se espera que ninguna de las alternativas derive en impactos significativos, debido a la naturaleza de este análisis de impactos, hay motivos para monitorear las operaciones del programa en los puertos de entrada terrestre. Los análisis de impacto son sensibles a: 1) la complejidad o naturaleza única de un ambiente específico; 2) la frecuencia de crecimiento de la industria o el comercio; 3) los cambios demográficos; y 4) los cambios operativos. US-VISIT desarrollará un conjunto de herramientas que servirán como recurso para los encargados de tomar decisiones en todo el DHS, y para la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras como ideas y requisitos para minimizar los impactos ambientales.

Conclusión

Al implementar cualquier acción, debe considerarse lo siguiente: en la medida en que la recopilación y administración de datos se difundan a las oficinas consulares, a los ASC domésticos, y a otras dependencias e instalaciones de gobiernos extranjeros en vez de concentrarse en los puertos de entrada, los impactos se evitarían o minimizarían. Por lo tanto, a menos que existan circunstancias extraordinarias, la implementación de las acciones propuestas en estas dependencias no requeriría un mayor análisis. En la medida

en que se use la transmisión inalámbrica de datos (en vez de cables o fibra óptica subterráneos) los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos y preparativos organizacionales se perfeccionen en vez de construir infraestructura física, los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos de sistemas y cambios organizacionales se realicen de manera incremental y después de pruebas piloto, los impactos se minimizarán. En general, los sistemas geográficamente difundidos que dependen de soluciones de alta tecnología, implementados mediante los procesos y el entrenamiento adecuados, probablemente produzcan los menores efectos ambientales. Además, los procesos son más importantes que las marcas particulares de equipamiento electrónico. Por lo tanto las decisiones sobre la compra de equipamiento electrónico para la implementación de la acción propuesta no requieren mayores consideraciones según la NEPA.

Este Proyecto de PEA determinó que, en lo programático, no habría impactos significativos relacionados con la implementación de la acción propuesta (Alternativa Híbrida) o con la Alternativa Virtual. Mediante el análisis por niveles, los encargados de la toma de decisiones pueden identificar impactos en ubicaciones específicas y desarrollar medidas de mitigación según resulte apropiado, para minimizar esos potenciales efectos ambientales.

Figura 1: Mapa-Centros de Solicitud de Ayuda (ASC) en

Proyecto de PEA de US-VISIT

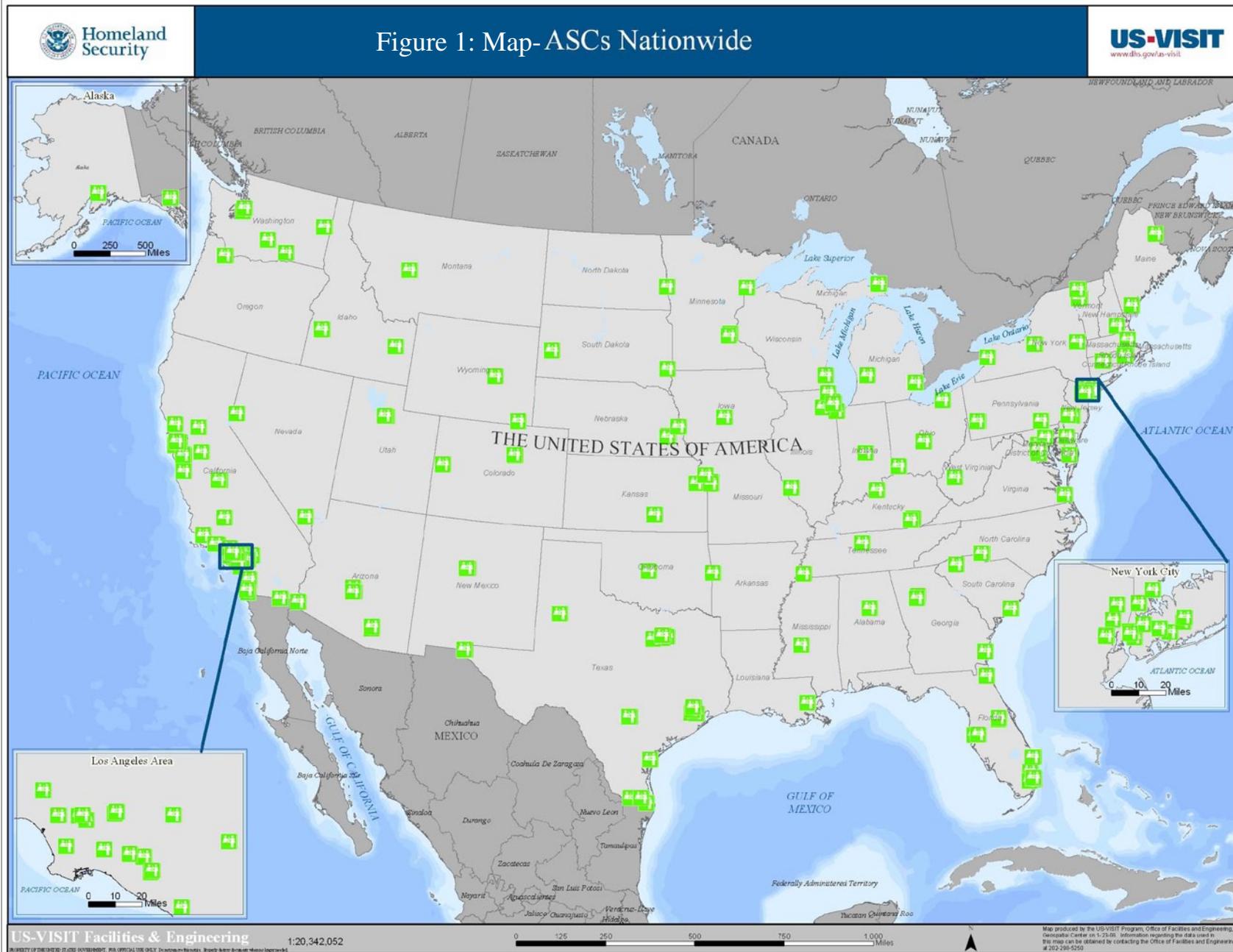


Figura 2: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.

Proyecto de PEA de US-VISIT

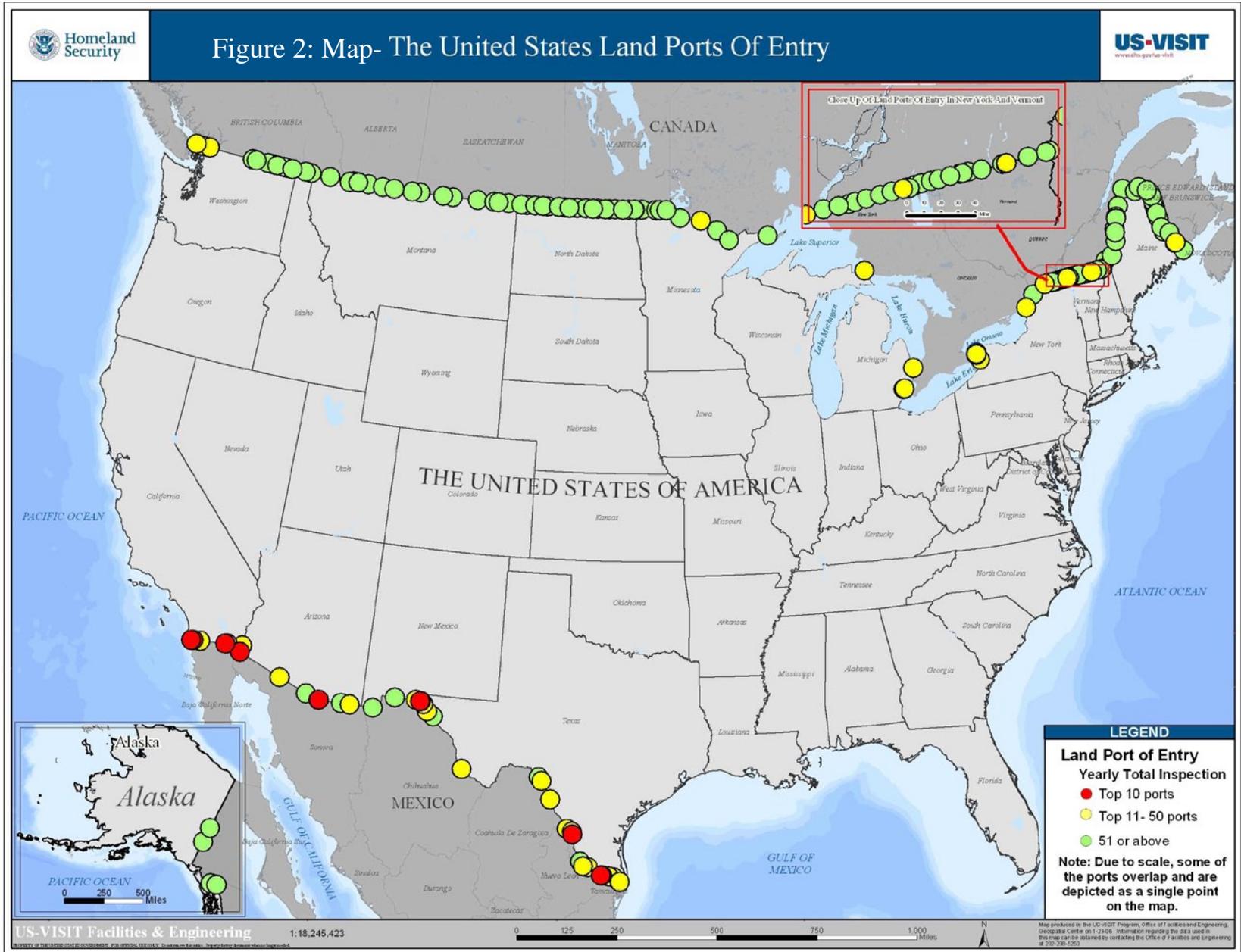
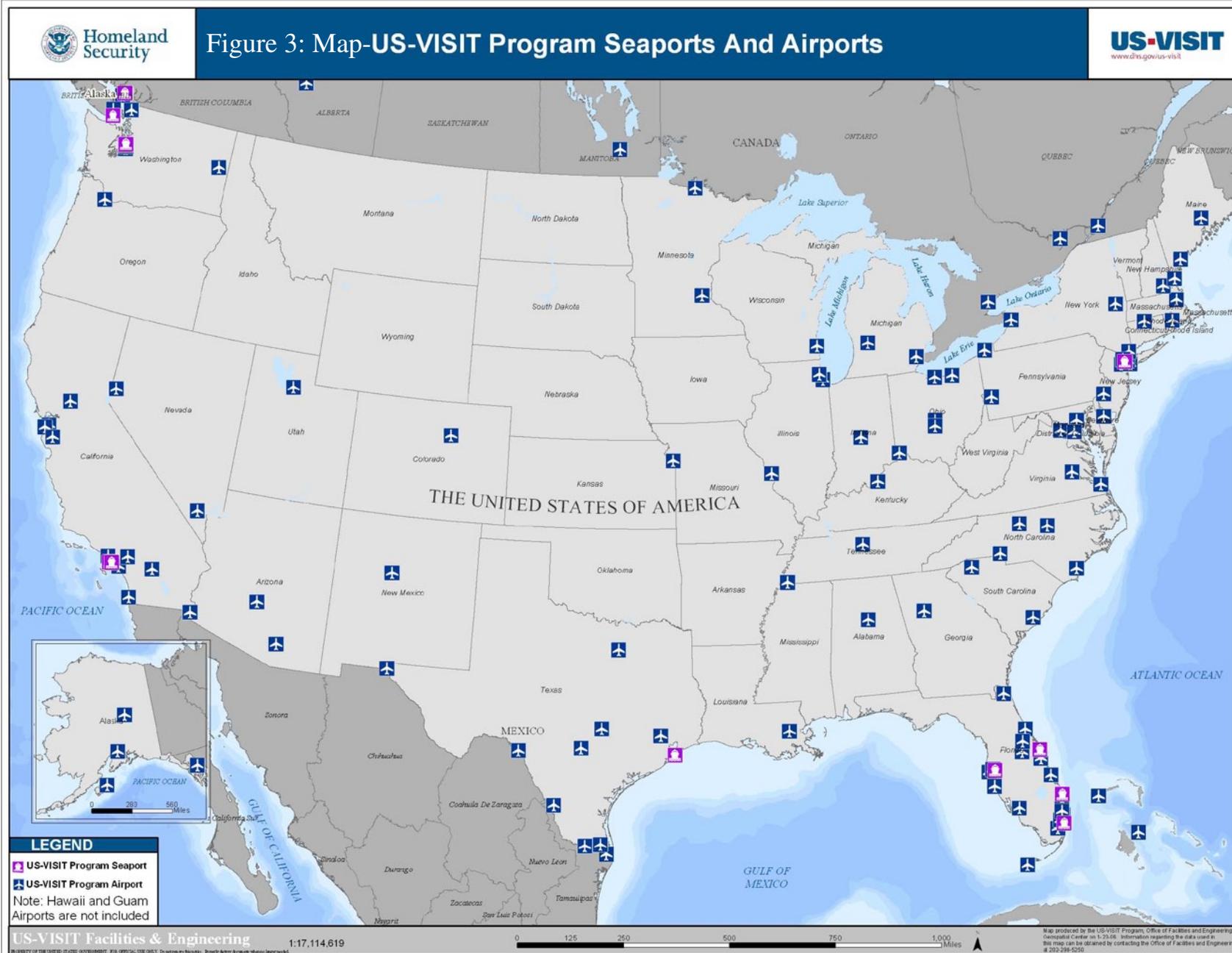


Figura 3: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT ciudad

Proyecto de PEA de US-VISIT



Proyecto de PEA de US-VISIT

2-INTRODUCCIÓN DE LA LÓGICA PROGRAMÁTICA Y DE LOS MÉTODOS ANALÍTICOS

El Departamento de Seguridad Nacional tiene la obligación de: aumentar la preparación general, en particular para casos de catástrofes; crear mejores sistemas de seguridad para el transporte de las personas y las cargas de forma más segura y eficiente, aumentar la seguridad de frontera y la puesta en práctica e implementación de cambios en los procesos inmigratorios, mejorar el uso compartido de información con nuestros socios, mejorar la administración financiera del DHS, el desarrollo de recursos humanos, las adquisiciones y la tecnología informática, y realinear la organización del DHS para maximizar el desempeño de su misión.

El DHS creó el Programa de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos para ocuparse de las necesidades y preocupaciones de la comunidad de administración de fronteras en cuanto al mejoramiento de la seguridad del país en los puertos de frontera aéreos, marítimos y terrestres, y facilitar al mismo tiempo el comercio y los viajes legales y respetar la privacidad. US-VISIT, junto con otras agencias de inmigraciones y fronteras y el Departamento de Estado, el Departamento de Transporte y el Departamento de Justicia, ha estado evaluando cómo cumplir con estas necesidades, preocupaciones y objetivos.

El primer nivel de implementación de planeamiento de US-VISIT identificó la necesidad de un proceso eficiente para el establecimiento de un sistema integrado que garantice lo siguiente:

- Un sistema que obtenga la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una vez por cada individuo en el primer control, como por ejemplo las huellas digitales en los puntos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo, el desarrollo de estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos).
- Una red informática integrada que proveerá la información

correcta a los usuarios adecuados en el contexto pertinente (integración de datos entre agencias, como la revelación de la información necesaria al encargado de tomar las decisiones en las interacciones subsiguientes y la asociación de la información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).

- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

La Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente rige la consideración de cuestiones ambientales en todo proceso federal de planificación y toma de decisiones (42 U.S.C. 4322). Antes de tomar cualquier decisión sobre la implementación específica de planes, US-VISIT debe, según lo requiere la NEPA, realizar una evaluación de los impactos ambientales potenciales de la acción propuesta. Como el planeamiento y la toma de decisiones se realizan de manera abarcativa, el análisis más apropiado es el programático. A medida que US-VISIT desarrolle y refine los planes de implementación para las diversas iniciativas, los encargados apropiados de tomar decisiones realizarán análisis escalonados según los niveles apropiados cuando se desarrollen dichos planes de implementación.

Este Proyecto de Evaluación Programática Ambiental es un análisis cualitativo de los impactos potenciales sobre el ambiente natural. US-VISIT determinó los impactos ambientales potenciales mediante la revisión de planes y programas, literatura técnica, datos ambientales de base y análisis previos, y mediante la opinión de expertos. El enfoque cualitativo está conectado a un enfoque de gestión adaptativa mediante estrategias recomendadas de monitoreo y mitigación para ciertos tipos de impactos ambientales potenciales. (Véase la Sección 6: Pronóstico de los Efectos). Los enfoques alternativos para alcanzar el propósito y la necesidad se comparan con la acción propuesta, y están ordenados por orden de importancia según los impactos ambientales

Proyecto de PEA de US-VISIT

potenciales. Los niveles de impacto 3-rojo, 2-amarillo y 1-verde se definen a continuación:

- **1-verde:** En el contexto de esta evaluación ambiental, los niveles “bajos” de impacto hacen referencia a efectos menores hasta la ausencia de éstos en la capacidad ambiental para absorber el cambio de actividad, el nivel de actividad o los procesos.
- **2-amarillo:** Los niveles “medios” de impacto hacen referencia a la existencia de cierto efecto leve en la capacidad ambiental para absorber el cambio asociado a la actividad, el nivel de actividad o los procesos. Sin embargo, los impactos medios no crean efectos que superen los límites normativos.
- **3-rojo:** Los niveles “altos” de impacto representan una alta probabilidad de incumplimiento normativo o de impacto sobre los sistemas naturales de manera que excedan las capacidades ambientales para absorber el cambio (sin mitigación). Los impactos altos no son necesariamente impactos significativos. Los impactos significativos son impactos altos que no pueden ser mitigados (por debajo del límite de incumplimiento) o impactos altos que no pueden ser reducidos (mediante mitigación).

Además, el presente Proyecto de PEA analiza los beneficios ambientales potenciales de la implementación de las alternativas, con respecto a la Alternativa de Inacción. Las secciones sobre Gestión Adaptativa del presente Proyecto de PEA, (consultar la Sección 7: Monitoreo de los Efectos de Actividades en Curso, y la Sección 8: Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo) incluyen enfoques para mitigar o disminuir la intensidad de los tipos de impactos, aunque no necesariamente incluyen propuestas específicas para reducir aquellos impactos específicos a niveles negligibles en sitios específicos. A medida que la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras avance con las distintas iniciativas, se emplearán diversos métodos destinados a reunir información en los ámbitos más específicos de cada sitio, a asistir los esfuerzos apropiados de monitoreo y a guiar la elaboración de planes de mitigación más exactos. Estos planes de mitigación específicos se incluirán en los análisis por niveles.

Proyecto de PEA de US-VISIT

3-IDENTIFICACIÓN DEL PROPÓSITO Y DE LA NECESIDAD

La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras sigue enfrentándose a desafíos importantes. Estos desafíos incluyen a la gran cantidad de individuos que cruzan nuestras fronteras, a un aumento en la globalización de nuestra economía, a requisitos complejos del Departamento de Seguridad Nacional y de otras agencias gubernamentales, al gran alcance geográfico de nuestras fronteras y a las grandes expectativas, muchas veces distintas, de las agencias federales, del comercio y de los individuos. La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras debe identificar amenazas potenciales entre cientos de millones de personas legítimas, de forma rápida, precisa y consistente. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 enfatizaron la necesidad de nuevas mejoras en los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras.

La complejidad de los procesos administrativos inmigratorios y de fronteras ha aumentado debido a la necesidad de compartir información entre muchas agencias distintas. La frontera abarca una gran área geográfica de 7 514 millas de frontera y 95 000 millas de costa. En la actualidad, existen 795 puertos terrestres, aeropuertos, puertos marítimos y una amplia variedad de instalaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo que se utilizan para procesar y controlar el flujo de gente que entra, permanece y sale de los Estados Unidos.

Se procesa diariamente una gran cantidad de personas, en un ámbito complejo de toma de decisiones, y en una vasta zona geográfica. La comunidad de administración de inmigraciones y fronteras realiza diariamente más de 1,1 millones de inspecciones, arresta a más de 2 000 extranjeros, registra más de 8 000 conjuntos de huellas dactilares y procesa 30 000 solicitudes de ayuda. Estas decisiones tienen lugar entre diferentes tipos de viajeros con diferentes documentos de viaje, dentro de políticas, procesos y mandatos legislativos variados y a menudo conflictivos. Hay poco tiempo para el procesamiento de personas, y una necesidad de superar las barreras culturales y del idioma y de ocuparse de las ciudadanía y cambios legítimos de nombre. Los oficiales de Aduanas y Protección de Fronteras, en algunos casos, ingresan

nombres manualmente en una computadora para buscar en bases de datos múltiples de donde obtener información sobre antecedentes y admisibilidad, y realizan determinaciones visuales para descubrir si una persona coincide con la identidad del documento presentado (por ejemplo, pasaporte o licencia de conducir).

A la par de la evolución de esta compleja red física hubo rápidos cambios tecnológicos (por ejemplo, un mayor rendimiento e integración informática, sensores remotos, escáneres biométricos, Internet y redes inalámbricas). En este entorno tecnológico en constante cambio, las agencias responsables de proteger nuestras fronteras han dependido de redes de computadoras centrales y de bases de datos no integradas y de procesos escritos en papel para la toma de decisiones. Muchos de estos sistemas específicos de determinadas agencias y de sistemas de misión crítica se están volviendo anticuados y no permiten fácilmente la transferencia electrónica de información. Incluso hoy día, cuando existe un énfasis en el uso compartido de información, esto continúa siendo un objetivo difícil de lograr. La capacidad de intercambiar datos en forma de transacciones, en tiempo real y de manera segura, representa una creciente necesidad para la seguridad nacional en toda la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.

Para afrontar estos desafíos, se necesitan acciones que maximicen la protección y la seguridad de nuestras fronteras e incrementen la eficiencia y la eficacia de los procesos de administración de inmigraciones y fronteras. Estos objetivos incluyen lo siguiente:

- Aumentar la coordinación entre agencias federales y otros gobiernos
- Mejorar la identificación de los individuos
- Facilitar el comercio y los viajes legales
- Aumentar el intercambio de información y el análisis de la información al interior de US-VISIT y con otras agencias.
- Mantener o mejorar el flujo de personas legítimas a través de nuestras fronteras.

Proyecto de PEA de US-VISIT

- Evitar la entrada de potenciales terroristas y de otros criminales y al mismo tiempo proteger la privacidad y mantener una colaboración internacional sólida y relaciones positivas con otros países.

Proyecto de PEA de US-VISIT

4- ESTABLECIMIENTO DE LAS ALTERNATIVAS Y DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PROPUESTA

US-VISIT propone cambios potenciales en los actuales procesos administrativos inmigratorios y de fronteras. Estos procesos incorporarían definiciones de elegibilidad realizadas por el Departamento de Seguridad Nacional y el Departamento de Estado. Los cambios potenciales serían parte de un proceso continuo de medidas de seguridad mejoradas, que comienza en el extranjero y continúa durante la llegada de un individuo a los Estados Unidos y su salida. Los cambios requieren un programa que establezca:

- Un sistema que almacene la identidad única de los viajeros (desarrollando una identidad única basada en la biometría, una sola vez por cada individuo en el primer control, por ejemplo, huellas digitales en puestos de emisión de visas).
- Un sistema de estandarización y calidad de datos (desarrollando estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos).
- Una red informática integrada que brindará la información correcta a los usuarios adecuados (integración de datos entre agencias, por ejemplo, mostrando la información necesaria al encargado de tomar decisiones en las interacciones subsiguientes y relacionando información recopilada durante una interacción subsiguiente a la identidad única establecida del individuo).
- Un sistema para registrar y asociar los casos de ingreso, salida y situación (por ejemplo el desarrollo y administración de bases de datos relacionales avanzadas, factor que mejorará los algoritmos de búsqueda para incrementar la capacidad del sistema para hacer coincidir información con un individuo).

Desarrollo de Alternativas utilizando Criterios de Selección

Hay esencialmente tres enfoques alternativos para cumplir con el propósito y la necesidad de mejorar los procesos de la

administración de inmigraciones y fronteras:

- Un enfoque de construcción de instalaciones (esto es, la construcción de nuevas instalaciones y mejora o expansión de las instalaciones existentes).
- Un enfoque de procesos (es decir, de cambio de los procesos empresariales).
- Un enfoque de tecnología informática (es decir, basado en la tecnología informática).

Pueden desarrollarse numerosas alternativas desde estos tres enfoques, que se basan en diferente medida en cada uno de ellos. Un equipo multidisciplinario dentro de US-VISIT estableció los criterios de formulación y control para cada una de las alternativas. Para este proceso, US-VISIT se centró en los siguientes criterios:

- Costo razonable del ciclo de vida.
- La alternativa respeta la privacidad del individuo y proporciona bases de datos e información segura.
- La alternativa refleja un buen gobierno por ser fiscalmente responsable, y utilizar una administración correcta y recursos disponibles.
- La alternativa tiene en cuenta los avances tecnológicos.
- La alternativa cumple con los mandatos del Congreso.
- La alternativa reduce el fraude.
- La alternativa es viable y realista.
- La alternativa facilita el comercio y los viajes legales.

Se desarrollaron cuatro alternativas a partir del propósito, la necesidad y de estos criterios, y se las tiene en cuenta en relación con las posibles consecuencias ambientales en la Sección 6: Pronóstico de los efectos. A continuación se resumen las cuatro alternativas, mostrando los tipos de actividades asociadas con cada una de ellas:

Proyecto de PEA de US-VISIT

- *Alternativa Híbrida:* esta alternativa refleja la acción propuesta. El término “híbrida” incluye un conjunto de soluciones tecnológicas y físicas que se usarán para cumplir con los objetivos y las necesidades. La alternativa híbrida es una combinación de instalación de tecnología informática con escáneres remotos, lectores, biometría y construcción física. La acción propuesta se verá influida principalmente por cambios en los procesos inmigratorios, como el establecimiento de procedimientos para asignar una identidad única a los individuos y estandarizar la recopilación de datos. Esta alternativa también implicará nuevas aplicaciones de tecnologías existentes, como la tecnología dactiloscópica, y el uso de nuevas tecnologías, como la identificación por radiofrecuencia [Radio Frequency Identification (RFID)]. Incluirá la construcción o ampliación de instalaciones, como por ejemplo instalaciones centralizadas para el análisis de información e infraestructura relacionada con la salida. Esta alternativa puede también incluir carriles especiales en cruces de fronteras terrestres. En el Proyecto de la PEA, se tuvieron en cuenta tres enfoques alternativos adicionales comparados con la Alternativa Híbrida propuesta.
- *Alternativa de Inacción:* esta alternativa requiere que los procesos actuales para estudiar a los individuos, y las mejoras planeadas o los incrementos en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal, continúen como hasta ahora sin cambios sustanciales. Los procesos de ingreso y salida continuarían como lo hacen hoy con la limitada infraestructura en uso para el procesamiento de salida. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.
- *Alternativa de Frontera Física:* esta alternativa requeriría la interacción con un oficial de gobierno en cada control. Esta alternativa requiere la ampliación de los puertos de entrada existentes para satisfacer la demanda de una mayor recopilación de datos. Esta alternativa introduciría procesos de salida que reflejen los procesos actuales de entrada, además de la infraestructura física asociada.

Esta alternativa requiere la construcción o reconstrucción de las instalaciones de administración de inmigraciones y fronteras, la ampliación de carriles, rutas de entrada y puntos de salida, a los cuales se suman procesos y personal adicional para cumplir con las necesidades y los objetivos descritos anteriormente. La falta de tierra disponible para la expansión en algunos puertos de entrada más concurridos presenta un desafío importante para la implementación de esta alternativa.

- *Alternativa de Frontera Virtual:* esta alternativa busca trasladar los procesos al extranjero y usar procesos informáticos y automatizados, como por ejemplo lectores remotos y chips inteligentes para aumentar la adquisición de datos y su análisis, y para mejorar la evaluación de la situación de los individuos. Esta es una alternativa orientada a la tecnología que dependería de la adquisición descentralizada de datos (en su mayoría en el extranjero) y de bases de datos integradas.

Proyecto de PEA de US-VISIT



San Ysidro, California



Crane Lake, Minnesota

Los puertos de frontera terrestre de entrada varían en tamaño y alcance.

Proyecto de PEA de US-VISIT

5- ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA DE BASE: EL MEDIO AMBIENTE AFECTADO

Las actividades en los puertos de entrada se desarrollan a lo largo de una amplia frontera terrestre y de casi 100.000 millas de costa y de aguas navegables. Estas extensas fronteras y costas incluyen una amplia variedad de ambientes ecológicos donde opera la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras.

Dentro de los Estados Unidos, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre [Fish and Wildlife Service (USFWS)] ha identificado límites para 53 unidades ecosistémicas, agrupando cuencas hidrográficas definidas por el relevamiento Geológico de los EE.UU. Estos ecosistemas fueron, a su vez, divididos en ecoregiones de acuerdo con las Ecoregiones de Nivel III de los Estados Unidos Colindantes (USEPA, 2003) de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. [Environmental Protection Agency (USEPA)]. Estas ecoregiones son relativamente homogéneas en cuanto a sus sistemas y componentes. Hay diversos factores relacionados con las diferencias espaciales de calidad y cantidad entre algunos de los componentes del ecosistema, como los suelos, la vegetación, el clima, la geología y la fisiografía. Estos límites naturales han demostrado ser una ayuda eficaz para inventariar y evaluar los recursos ambientales nacionales y regionales, para establecer metas regionales de manejo de los recursos y para desarrollar criterios biológicos y estándares de calidad de agua (Omernik y Bailey, 1997).

En 2003, el Programa US-VISIT realizó estudios ambientales de referencia en los puertos de entrada de la frontera terrestre. Estos estudios de referencia proporcionan una descripción de los componentes del ecosistema, como los valores naturales, físicos, socioeconómicos y culturales de los puertos (US-VISIT, 2003EBSa-h). También identificaron los componentes sensibles que deben ser evaluados y considerados al realizar actos que pueden perjudicar a estos recursos. Los emplazamientos de estos puertos de la frontera terrestre forman parte de 15 ecoregiones diferentes que van desde el Desierto Chihuahuense de Texas hasta las tierras altas del nordeste de Vermont. Los puertos de frontera terrestre se encuentran en áreas con total predominio rural, como

Sweetgrass, Montana, y en áreas urbanas densamente pobladas, como San Diego, California. Dentro de estas 15 ecoregiones existen especies poco comunes, amenazadas y en peligro de extinción; áreas que no cumplen con la norma de calidad del aire; frágiles recursos culturales, históricos y de cultura amerindia; y economías que dependen del comercio transfronterizo. Contando

Características de los puertos

Antigüedad de las instalaciones

Un puerto construido antes de 1900
31 puertos construidos entre 1900 y 1940
81 puertos construidos entre 1940 y 1970
45 puertos construidos entre 1970 y la actualidad

Carriles vehiculares

94 puertos tienen de 0 a 2 carriles
43 puertos tienen de 3 a 4 carriles
15 puertos tienen de 5 a 8 carriles
13 puertos tienen 9 carriles o más

Espacio

El tamaño de los puertos varía entre 130 y 233.092 pies cuadrados
El puerto más pequeño requiere 3.404 pies cuadrados
62 puertos resultan inadecuados con menos de 3.000 pies cuadrados

los puertos de frontera terrestre mencionados anteriormente, existen 795 instalaciones involucradas en el proceso de administración de inmigraciones y fronteras:

- Oficinas Diplomáticas y Consulares en todo el mundo
- Aeropuertos
- Puertos marítimos
- Estaciones de pre-autorización en Canadá y el Caribe
- Oficinas Regionales de Aduana y Protección de Fronteras
- Oficinas CBP de Operaciones de Campo
- Estaciones Policiales de Frontera

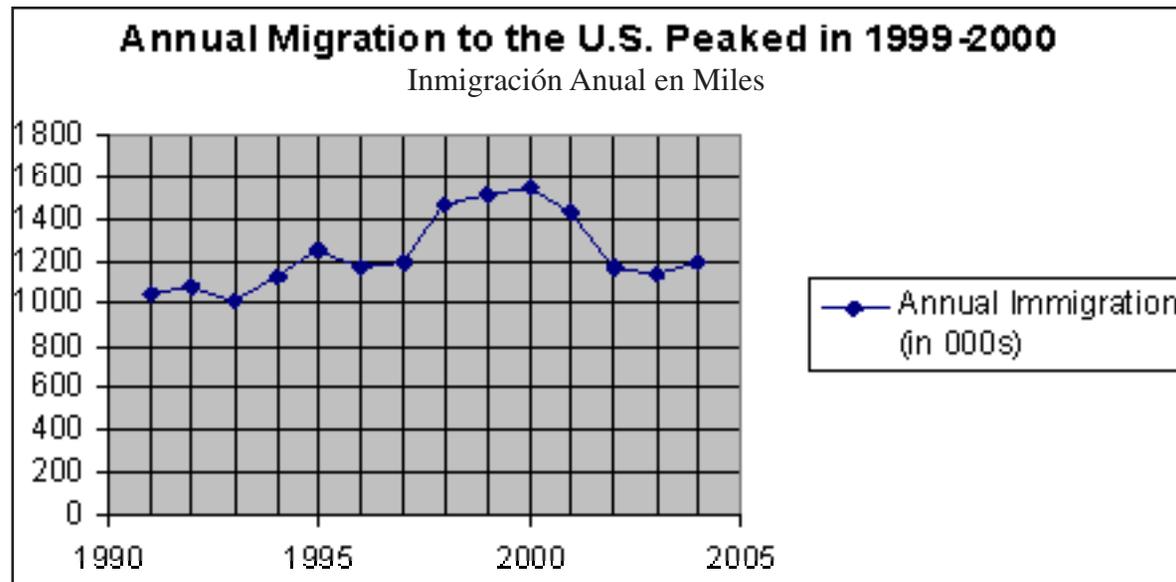
Proyecto de PEA de US-VISIT

- Centros de Procesamiento del Servicio de Detención y Traslado
- Oficinas de Distrito y Sub-oficinas del USCIS
- Centros de Servicio del USCIS
- Centros de Solicitud de Ayuda del USCIS (Smart Borderline Alliance 2005, pág. 9).

Las exigencias antrópicas sobre estas instalaciones son críticas para el ambiente afectado. Después del 11 de septiembre de 2001, la inmigración en los Estados Unidos ha disminuido. Como los puertos de entrada de frontera terrestre se han vuelto más seguros, la inmigración legal ha disminuido (Figura 4: Tendencia Migratoria). Entre 1992 y 2004, la cantidad de inmigraciones ilegales aumentó, y la cantidad de inmigraciones legales disminuyó. Hacia finales del período, en los Estados Unidos entraban más trabajadores extranjeros sin autorización que autorizados (Passel y Suro, 2005). Puede esperarse que esta tendencia continúe a medida que los controles fronterizos en los puertos de entrada se tornen más eficaces. La percepción de demoras de tramitación en la frontera podría provocar una disminución de la migración legal para

ciertos tipos de viaje, como los viajes de placer. Del mismo modo, es probable que menos personas intenten pasar los puertos de entrada con papeles y alegatos de ciudadanía falsos debido a que se ha notado que la seguridad fronteriza se ha vuelto más estricta. El número de detenciones causadas por falsas afirmaciones de ciudadanía en las fronteras ha descendido bruscamente desde el 11 de septiembre de 2001 (de un récord de casi 32.000 en 2000 a 12.404 en 2004) y la intercepción de documentos fraudulentos descendió de 123.537 a 79.273 durante ese mismo período (Koslowski 2005). Las tendencias poblacionales en México y en Canadá muestran una disminución de los aumentos naturales de la población (Ministerio de Comercio de los EE.UU., 2006), mientras que las fuerzas de la globalización y los efectos de los tratados comerciales, como el Tratado Norteamericano de Libre Comercio (NAFTA) y el Tratado de Libre Comercio

Centroamericano (CAFTA), parecen predecir una mayor movilidad de mercancías (y posiblemente de personas) entre fronteras. Los cambios en los requisitos para los ciudadanos estadounidenses que viajan en este hemisferio pueden presionar más al sistema. Dejando de lado otras variables, como las diferenciales de precios, no queda claro si la inmigración ilegal aumentará durante el horizonte de planificación considerado en el



Fuente: Passel, Jeffrey S. y Roberto Suro: "Ascenso, Cima y Caida: Tendencias en Inmigración en los EE.UU. 1992-2004". Centro Hispánico Pew, 27 de Septiembre de 2005.

Figura 4: Tendencia Migratoria

Proyecto de PEA de US-VISIT

Proyecto de la PEA. Sin embargo, para poder brindar un análisis cauto, se presupone que durante los próximos 10 años puede existir un ligero aumento de los cruces de frontera en los puertos de entrada de los EE.UU.

Figura 6: Mapa-Puertos de Entrada Terrestre a los EE.UU.

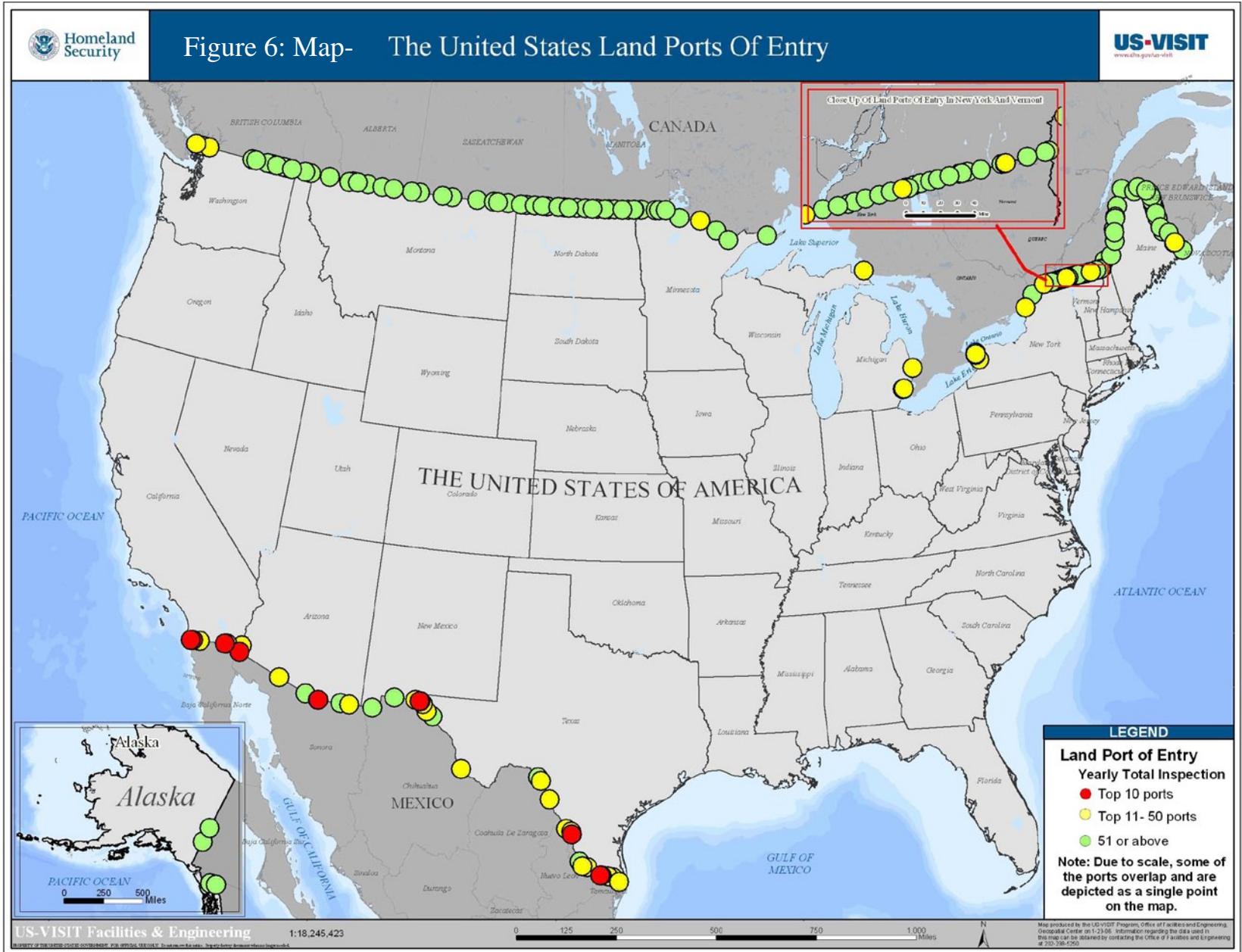
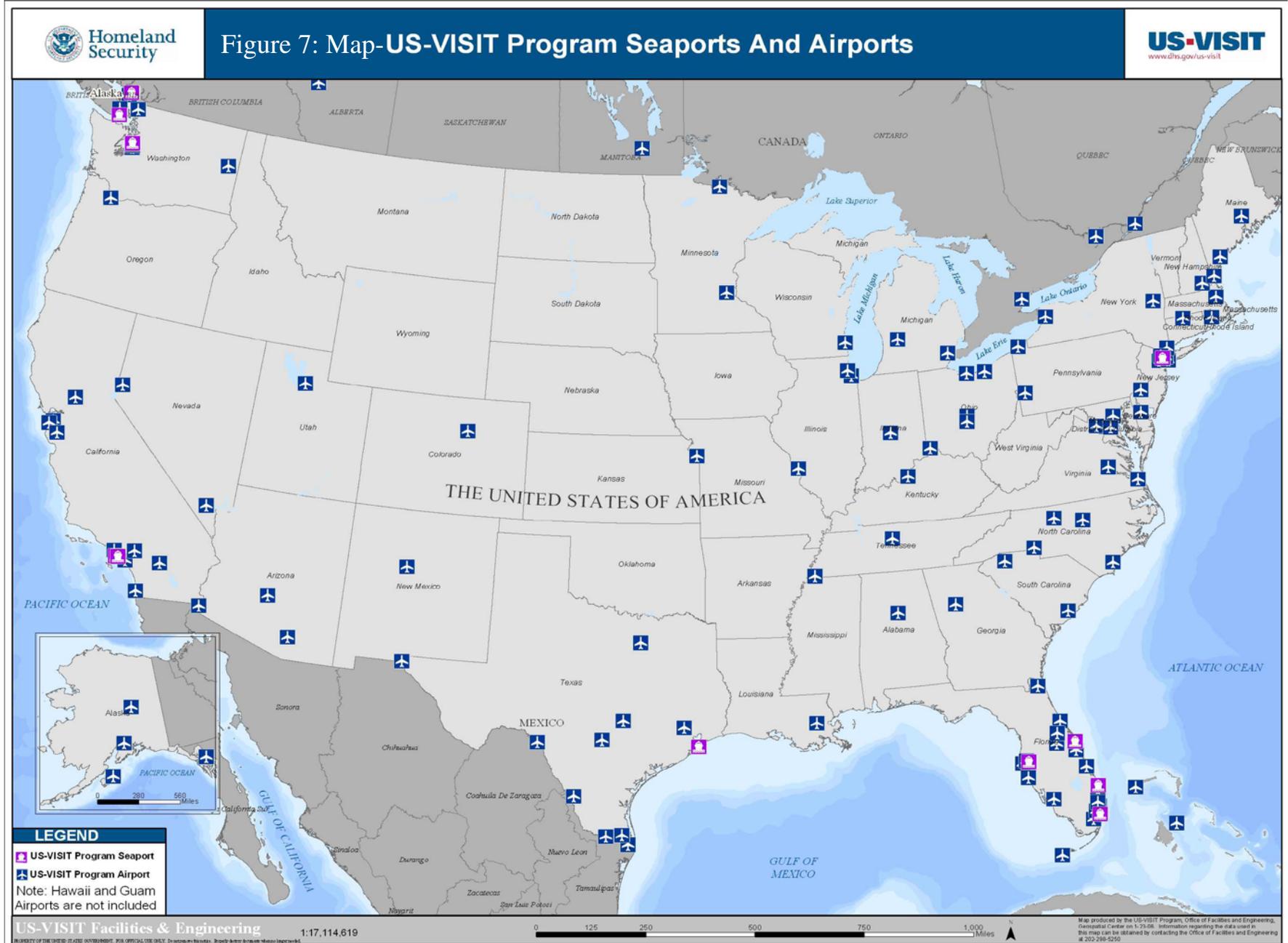


Figura 7: Mapa-Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT

Proyecto de PEA de US-VISIT



Proyecto de PEA de US-VISIT

6- PRONÓSTICO DE LOS EFECTOS

Existen numerosas características de las alternativas estudiadas que “impulsan” los efectos sobre el ambiente. Estas características se resumen en la Tabla 2: Clasificación de las Alternativas según las Características, que muestra el orden jerárquico de la intensidad de la actividad según las alternativas (4= mayor actividad o tiempo de espera, y 1= menor actividad o tiempo de espera). Las características se enumeran, aproximadamente, por orden de importancia. Las características no tienen todas el mismo peso; los tiempos de espera vehicular y la construcción de instalaciones tienden a dominar los análisis y son responsables de la mayoría de las repercusiones tratadas a continuación.

Los análisis ambientales anteriores de US-VISIT que se concentran en los cambios de procedimiento en aeropuertos y puertos marítimos han demostrado que es improbable que los cambios en estas ubicaciones provoquen impactos ambientales, puesto que los cambios que ocurrieron dentro de las instalaciones existentes no provocaron impactos o bien estos fueron mínimos sobre el ambiente natural (Programa US-VISIT 2003nepa-b, 2003-nepa-d). Pueden esperarse conclusiones similares para esta acción propuesta, puesto que los tiempos de espera vehicular y las actividades de construcción dominan los análisis y los impactos. Los puertos de entrada de frontera terrestre son los más sensibles a los cambios en estas características, que luego provocan impactos ambientales (y por tanto, son el centro de gran parte del debate). Los impactos de estas características de actividad se tratarán en relación con cada alternativa en las secciones que siguen.

El tratamiento de cada alternativa incluye información sobre lo que se puede prever para cada proceso: preentrada (antes de la llegada a los Estados Unidos), entrada (al llegar a los Estados Unidos), salida (al abandonar los Estados Unidos), control de situación (durante la permanencia del individuo en los Estados Unidos) y análisis de datos. Puesto que tanto el control de progreso como el análisis de datos involucrarían básicamente los mismos esfuerzos, estos dos procesos se unifican como “administración de la información”. En este Proyecto de PEA no se tienen en cuenta los efectos sobre la salud humana, debido a que las decisiones sobre diversos proyectos de implementación tecnológica considerarían la

conformidad de esas tecnologías con los estándares de exposición apropiados para la salud humana. En esta etapa del análisis programático, se desconocen las especificaciones tecnológicas.

IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES PARA LA ALTERNATIVA DE FRONTERA VIRTUAL

La Alternativa de Frontera Virtual, también identificada como el enfoque “intensivo en tecnología” o de “preentrada”, busca evaluar la admisibilidad y la elegibilidad de los individuos recopilando datos por medios tecnológicos antes de su entrada a los Estados Unidos. Esta alternativa implicaría:

- Recopilar datos en distintas ubicaciones, por ejemplo a través de Internet, y confiar en el Departamento de Estado para el control de los individuos en las oficinas consulares antes de su viaje a los Estados Unidos.
- Desarrollar bases de datos centralizadas de la información para decisiones de admisibilidad y elegibilidad.
- Enfatizar la tecnología en lugar del personal.

Un panorama de frontera virtual haría que se llevara a cabo una considerable tramitación de preentrada antes de que el individuo llegara al puerto de entrada. Durante la entrada y la salida, la información sería tomada por métodos tecnológicamente orientados, como los lectores de documentos que no requieren de operadores y el uso de tarjetas que requieren una participación mínima del individuo. Muchas llegadas serían automatizadas, y cuando participaran los funcionarios del gobierno, éstos tendrían más datos disponibles y, por tanto, seguramente harían menos preguntas. La administración de la información incluiría el mantenimiento de bases de datos integradas para rastrear la situación y para analizar y proporcionar la interoperabilidad entre las plataformas y las agencias.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Tabla 2: Clasificación de alternativas según sus características.

Característica	Alternativa Virtual	Alternativa Híbrida	Alternativa de inacción	Alternativa de la Frontera Física
Tiempo de espera en los puertos de entrada ¹	1	2	3	4
Construcción de instalaciones ² (ampliación de infraestructura, instalación de equipo, etcétera)	2	3	1	4
Administración de salidas ³	4	3	1	2
Información, Tecnología, Instalación (equipo, lectores, escáners, agentes automáticos, etcétera)	4	3	1	2
Procesos nuevos ⁴ (automatización, administración de bases de datos) biometría	4	3	1	2
Propagación de procesos ⁵	4	3	1	2

Nota: Las características del tipo de procesos se clasifican de menor (1) a mayor (4) grado de actividad, no por el impacto que ocasionan.

1. El tiempo de espera para la Alternativa de la Frontera Física se considera mayor (a corto plazo) porque se supone que el tránsito de la construcción y el trastorno asociado a la construcción tendrían un impacto desfavorable en las operaciones durante la construcción, y que no sería posible que algunos puertos de entrada ubicados en zonas urbanas se expandieran completamente.
2. La construcción tradicional de la Alternativa Híbrida incluiría los proyectos de construcción, reforma y ampliación planeados en la actualidad.
3. En el pasado, los Estados Unidos no guardaba datos de las salidas individuales del país ni información sobre el individuo que salía del país, aunque sí se han realizado pruebas piloto. Las técnicas de administración de las salidas podrían abarcar desde la construcción de estaciones de salida (como en la Alternativa de la Frontera Física), pasando por el uso de sistemas remotos (por ejemplo algún tipo de escáners o lectores remotos como los utilizados en la Alternativa de la Frontera Virtual) hasta una combinación de esos enfoques (como en el caso de la Alternativa Híbrida).
4. Con la Alternativa Virtual y la Alternativa Híbrida, se incluirían nuevos procesos basados en la introducción de equipos, y procesos nuevos relacionados con una administración de la información más avanzada en las fronteras y en las Oficinas Consulares ubicadas fuera de los Estados Unidos, y además en los puertos de entrada extranjeros. En la Alternativa de la Frontera Física se incluirían algunos procesos nuevos porque se supone que nuevas estructuras incluyen nueva tecnología y nuevos procesos relacionados con el cumplimiento de las directivas del DHS y con las exigencias del congreso.
5. En la actualidad, la mayor cantidad de actividades relacionadas con el ingreso de inmigración a los Estados Unidos tienen lugar en los puertos de entrada. Algunos procesos pueden propagarse y extenderse a otras oficinas (por ejemplo, a Oficinas Consulares ubicadas en otros países), a instalaciones comerciales (por ejemplo, proveedores importantes) y a otros países (por ejemplo, los puertos de entrada canadienses identificarían las salidas desde los Estados Unidos).

Proyecto de PEA de US-VISIT

Con esta alternativa, los tiempos de espera vehicular anticipados serían los más cortos, porque se presupone que los lectores remotos automáticos aumentarían a largo a plazo las velocidades de tramitación. Se supone que los tiempos de espera vehicular al momento de ingresar mejorarían, comparados con la Alternativa de Inacción. Gran parte de esta tramitación ocurriría lejos de la frontera. Esta alternativa es la segunda en términos de construcción física; solo la Alternativa de Inacción tendría menos obras.

Calidad del Aire: Alternativa de Frontera Virtual

Se espera que los impactos sobre la calidad del aire causados por la alternativa de frontera virtual sean bajos. Esta alternativa presupone que la tecnología sería muy usada para automatizar los procesos de entrada y de salida y, a la larga, obtendría los menores tiempos de inspección de todas las alternativas. Sin embargo, a pesar del enfoque automatizado para la implementación de nuevos trámites en cada puerto de entrada, la introducción del nuevo trámite de salida tiene el potencial de producir un impacto moderado sobre la calidad del aire, en el ámbito local y regional, siempre que los autos y los camiones sean retrasados por el tránsito mientras esperan para salir de la frontera.

No se espera que esta alternativa tenga como resultado el retraso del tránsito, pero en algunas ubicaciones, es posible lograr cambios menores en los patrones de tránsito durante la salida. Por lo tanto, si actualmente un área no cumple con las normas por no haber respetado con anterioridad las NAAQS, un análisis específico del sitio proporcionaría información para ayudar a desarrollar medidas de mitigación.

Recursos Biológicos: Alternativa de Frontera Virtual

Se cree que los impactos biológicos serán mínimos y específicos del lugar de construcción relacionada con la Alternativa de Frontera Virtual. Esta alternativa podría provocar impactos potenciales sobre las comunidades ecológicas y las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción debido a las obras de construcción y la infraestructura necesaria para cumplir con los requisitos de procedimiento. Sin embargo, esta construcción podría suceder principalmente en el extranjero en las dependencias consulares. Las obras de construcción para la administración de

información y los procesos de salida podrían incluir la excavación para la instalación de líneas de datos y equipo con impactos

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	1
BiológicoS	1
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	2
De justicia socioeconómica y ambiental	1
De residuos	1

Tabla 3: Impacto sobre los recursos de la Alternativa de la Frontera Física:

potenciales relacionados sobre los recursos específicos del lugar. Sin embargo, el alcance de la construcción para la Alternativa de Frontera Virtual sería bastante menor que para las Alternativas de Frontera Física e Híbrida.

El resto de los procesos de estas alternativas tendría un impacto mínimo sobre los recursos biológicos debido a los cambios operativos y a los cambios en los impactos relacionados con el tráfico peatonal, tráfico vehicular o uso del agua. Los nuevos procesos de salida y el posible aumento de los tiempos de espera para los vehículos, podrían tener un leve impacto sobre las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que son sensibles a los cambios en la calidad del aire y los niveles del ruido. Sin embargo, se espera que esta alternativa posea el tiempo de espera más corto de todas las alternativas debido a que depende de tecnologías como por ejemplo las de Identificación por radiofrecuencia. Muchos de los procesos también se trasladarán

Proyecto de PEA de US-VISIT

al extranjero. Siempre que los cambios de procedimiento puedan afectar al modelo de inmigración ilegal, las zonas que anteriormente no habían sido alteradas o los recursos biológicos serían afectados (este sería el caso tanto de la Alternativa Física como de la Híbrida).

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Frontera Virtual

Se espera que los impactos de los recursos culturales e Indio Americanos de la Alternativa de Frontera Virtual sean bajos. Esto se debe al nivel mínimo de construcción que se necesita y la baja demanda de tierras nuevas. Como se indicó en debates anteriores sobre estos recursos, algunos lugares parecen sensibles a los recursos culturales de los Indios Americanos. Por lo cual, se llevarán a cabo estudios y evaluaciones de los sitios específicos adecuados cuando se planee realizar actividades en lugar en particular. En la medida en que esta alternativa provee controles mejorados en los puertos de entrada (más que la Alternativa de Inacción), podría aumentar la inmigración ilegal. Cambiar los modelos de inmigración ilegal podría causar indirectamente mayores problemas con los inmigrantes ilegales que crucen a través de las tierras de los Indios Americanos (García, 2006), tierras de los Parques Nacionales, Monumentos Nacionales y otras zonas de recursos sensibles donde se podrían provocar daños a los recursos culturales. Este problema ocurrirá probablemente en las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa de Frontera Virtual

Con esta alternativa, la energía adicional necesaria para construir y poner en funcionamiento nuevas instalaciones o infraestructuras sería mínima. El desarrollo de la infraestructura energética puede requerir de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). La energía necesaria para poner en funcionamiento la infraestructura de datos y el nuevo equipo con esta alternativa sería mínima cuando se diseminara en todo el país. La disminución de los tiempos de espera de los vehículos en la entrada podría lograr que disminuyera el uso de la gasolina y de los combustibles diesel en los vehículos. En general, se prevé un impacto moderado sobre los recursos energéticos regionales derivado del impacto colectivo de las actividades para esta alternativa.

Uso del Suelo: Alternativa de Frontera Virtual

En este análisis, se tienen en cuenta los impactos sobre el uso del suelo relacionados con las áreas cercanas protegidas tales como los pantanos, los parques o las tierras agrícolas de gran calidad. Se pronostica que los impactos en el uso del suelo relacionados con la Alternativa de Frontera Virtual serán bajos. Puede haber obras de construcción relacionadas con los procesos nuevos de salida (instalaciones, líneas de datos informáticos y otras infraestructuras). Sin embargo, los procesos dependerían de la tecnología más que de las instalaciones tradicionales existentes para procesar a las personas. Los impactos de las obras de construcción que suceden en tierras previamente inalteradas, como por ejemplo la instalación de líneas eléctricas y de datos, pueden seguramente producir impactos sobre los recursos de interés; mientras que la construcción que se realice en tierras alteradas tendrá un efecto menor. En el ámbito nacional, no se prevén efectos significativos sobre los recursos del uso del suelo; sin embargo, siempre que se lleve a cabo una construcción, se deberá monitorear y mitigar los impactos. Las medidas de mitigación dependen del recurso de interés y del tipo de acción realizada.

Recursos del Ruido: Alternativa de Frontera Virtual

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones y la infraestructura comprenderán ciertas obras de construcción, con un efecto asociado en los niveles generales de ruido. Estos impactos serían de menor duración y menor grado que los generados por las Alternativas de Inacción o Frontera Física. El ruido de las construcciones que puede causar impactos a receptores o estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación.

Se supone que con esta alternativa los tiempos de espera serán menores que los generados por las demás. Sin embargo, la disminución en los tiempos de espera en algunos puertos de entrada terrestre podría causar un movimiento de tráfico más rápido en las áreas previas a las cabinas de inspección durante la entrada. Este factor podría causar cierto grado de ruido automotor. El tráfico de alta velocidad, en especial los vehículos de gran porte y los utilitarios deportivos (VUD) con bandas de rodamiento de diseño agresivo (tracción mejorada), podría tener un impacto de

Proyecto de PEA de US-VISIT

ruido asociado en presencia de receptores sensibles al ruido. En general, se evaluó que la Alternativa de Frontera Virtual tendría un efecto leve en los niveles de ruido e impactos sobre los receptores sensibles. Los análisis específicos de los sitios pueden identificar impactos potenciales que requieren mitigación.

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Frontera Virtual

Se espera que los impactos socioeconómicos de la Alternativa de Frontera Virtual sean bajos. Específicamente, los procesos de entrada y salida dependerían de procesos automáticos, lectores y escáneres remotos, cámaras y otros equipos y procesos altamente técnicos en el extranjero y en los puertos de entrada para acelerar los tiempos de procesamiento. Dicha desviación del sistema actual requeriría cambios organizacionales significativos. Los problemas con la biometría debidos a cuestiones de fiabilidad y discrepancias en las bases de datos podrían causar aumentos en los tiempos de espera para algunos individuos en las primeras etapas de la implementación de esta tecnología. Los cambios en los procesos, las técnicas y el equipamiento podrían crear problemas leves debido a la “incapacidad disciplinada” por parte del personal. Según Merton (1957), la incapacidad disciplinada surge cuando “Las acciones basadas en el entrenamiento y las habilidades que han sido previamente aplicadas con éxito pueden causar respuestas inapropiadas en condiciones diferentes. Una flexibilidad inadecuada en la aplicación de las habilidades causará, en un entorno cambiante, desajustes de mayor o menor seriedad”. Estos problemas son previsibles cuando ocurren “accidentes normales” (por ejemplo, un conjunto de eventos impredecibles que genere una falla tecnológica o errores de computadoras) en los sistemas tecnológicos (Perrow, 1999). Estas interrupciones en el sistema pueden ser particularmente problemáticas en el caso de envíos de mercancías perecederas y otros bienes sensibles a las demoras. Sin embargo, se espera que este tipo de problemas sean de corto plazo y que puedan mitigarse mediante la capacitación apropiada y exhaustiva del personal antes de su implementación. A largo plazo, los tiempos de espera asociados a esta alternativa serán los menores. Los efectos de esta alternativa están distribuidos geográficamente de forma mucho más amplia que en el caso de las demás alternativas, ya que los procesos se difundirán en distintos lugares, tales como Oficinas Consulares, oficinas de gobiernos extranjeros y ASC. Esta difusión de los procesos se traducirá en menos cuellos de botella en los puertos de entrada y, por lo tanto,

en menores impactos sobre el movimiento de turistas, mano de obra y bienes.

En la medida en que surjan problemas de calidad del aire o ruido, los trabajadores en las fronteras y aquellas poblaciones en las adyacencias fronterizas podrían experimentar distintos efectos. Sin embargo, no existen motivos para creer que estos grupos sufrirán impactos significativamente altos o adversos. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados probablemente ocurran bajo esta alternativa debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos de cada sitio podrían contribuir a la identificación de cuestiones particulares sobre justicia ambiental o socioeconómica que requieran de mitigación en ciertos sitios.

Residuos: Alternativa de Frontera Virtual

Los impactos por residuos sólidos generados por la Alternativa de Frontera Virtual serían mínimos. La construcción o ampliación de instalaciones y la instalación de una nueva infraestructura de datos y sistemas tecnológicos produciría un aumento de los residuos sólidos y electrónicos a corto plazo, debido a las demoliciones y a la eliminación de residuos. El análisis específico de cada sitio podría ser necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos, ya que las obras de construcción podrían afectar a estos materiales, en caso de que existan. Los impactos potenciales serían mitigados mediante la aplicación de los procedimientos de disposición de residuos y el cumplimiento de políticas ambientales, como la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno a Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras y otras recomendaciones y normativas aplicables. El DHS también está asociado al Desafío Electrónico Federal, un programa de participación voluntaria que fomenta la compra, el uso y la gestión de productos electrónicos por parte de instalaciones y agencias federales, de manera que cumplan con la política de conservación ambiental (Oficina del Ejecutivo Ambiental Federal, 2006).

Efectos sobre la industria y el comercio de las demoras ocasionadas en la frontera:

Las alternativas que generan el menor número de efectos ambientales también contribuyen a facilitar la industria y el comercio. La razón de esta situación reside en que los impactos ambientales identificados en el presente estudio son provocados por el incremento de los tiempos de espera en la frontera. La Alternativa de Frontera Virtual y el Proyecto de la Alternativa Híbrida se aprecian mejor desde un punto de vista comercial, ya que acortan el tiempo de espera y esto se traduce en un envío más rápido de las mercaderías y en la aceleración de las gestiones laborales.

De acuerdo con las normativas del Consejo de Relaciones Exteriores, “el tráfico de la frontera de los EE.UU. respalda la relación comercial más grande del planeta, con un valor anual de 630.000 millones de dólares por año”. Canadá es el socio comercial más activo de los Estados Unidos, con México en segundo lugar. El tráfico comercial que tiene lugar en las fronteras de los EE.UU. promedia 1.600 millones de dólares por día ... los expertos dicen que es demasiado pronto para hacer un cálculo aproximado y realista de las pérdidas. Varias de las empresas más grandes del país operan fábricas ubicadas en toda la frontera de los EE.UU. o adquieren suministros provenientes de Canadá y México. Por lo tanto, el retraso de los envíos perjudica sus resultados netos. Por ejemplo, Ford, GM y Chrysler dependen de estos suministros para fabricar repuestos de automóviles, y todas estas empresas han sufrido pérdidas directas como consecuencia de las recientes medidas drásticas que afectan el comercio fronterizo. Esta situación también ha afectado a los sectores minoristas. Especialmente en la frontera con México, numerosas cantidades de trabajadores cruzan a diario para trabajar y hacer sus compras en los Estados Unidos. Las ventas minoristas en toda la frontera sur disminuyeron un 30% desde Septiembre de 2001 hasta principios de 2002, debido en parte a la renuencia de los consumidores mexicanos a esperar largas horas en los puestos fronterizos para poder ir de compras.

Fuente: Sitio web del Consejo de Relaciones Exteriores (<http://cfrterrorism.org/security/borders2.html>)

Recursos Hídricos: Alternativa de Frontera Virtual

En el ámbito nacional, se considera que los impactos sobre los recursos hídricos de la alternativa de la frontera virtual son bajos debido a que dependen de la tecnología para facilitar los nuevos procesos de entrada y salida. En el ámbito específico de cada sitio,

las obras de construcción destinadas a implementar la tecnología y la infraestructura adecuadas tienen el potencial de impactar sobre los recursos hídricos. Una preocupación principal relacionada con la construcción de instalaciones es el aumento de superficies impermeables, que han sido asociadas con varios impactos sobre los recursos hídricos, tanto en términos de calidad del agua como de función hidrológica (Schueler and Holland, 2000). Sin embargo, sólo la Alternativa de Inacción presenta un menor número de construcciones físicas que la Alternativa de Frontera Virtual. En el ámbito específico de cada sitio, es necesario implementar medidas para identificar los recursos hídricos superficiales y los parámetros de riesgo (parámetros de calidad del agua, especies en peligro de extinción o cantidad de agua). Se recomienda realizar un análisis cuidadoso de los impactos en los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas donde el bombeo de agua supone una preocupación.

IMPACTOS POTENCIALES DE LA ALTERNATIVA HÍBRIDA (ACCIÓN PROPUESTA)

La Alternativa Híbrida busca evaluar a los individuos en cuanto a su admisibilidad y elegibilidad mediante un proceso de planificación que tiene cuatro resultados posibles. Los resultados consistirían en un sistema para capturar la identidad única (por ejemplo, escanograma de huellas digitales, escanograma de retina), un sistema de estandarización y calidad de datos (por ejemplo, el desarrollo de estándares de datos, requisitos de metadatos y sistemas de archivo de datos), una red integrada de computadoras que proporcionaría la información correcta a los usuarios adecuados (por ejemplo, integración de datos entre agencias) y un sistema para almacenar y asociar los casos de entrada, salida y situación (por ejemplo, desarrollo y administración de bases de datos relacionales). Esta alternativa aplica un enfoque híbrido que captura una combinación de soluciones tecnológicas y físicas. La Alternativa Híbrida propone el uso de tecnología informática (como escáneres remotos, lectores y biometría) y construcciones físicas.

Proyecto de PEA de US-VISIT

El enfoque híbrido consistirá principalmente en cambios de procesos, como el establecimiento de procesos para asignar una identidad única a los individuos y estandarizar la recopilación de datos. Esta alternativa también comprenderá la instalación y el uso de nuevas aplicaciones de tecnologías existentes, como huellas dactilares y el empleo de tecnología de identificación por radiofrecuencia. Podría incluir la construcción o ampliación de instalaciones, por ejemplo, instalaciones centralizadas para el análisis de datos e instalaciones de salida. Además, la presente alternativa podría incluir la incorporación de carriles especiales en los cruces de frontera (por ejemplo, para viajeros frecuentes) y otros cambios en los cruces terrestres. La presente alternativa generaría tiempos de espera ligeramente mayores que los provocados por la Alternativa de Frontera Virtual, ya que la Alternativa Híbrida depende más de los funcionarios del gobierno y de nuevos procesos en los puertos fronterizos de entrada que la Alternativa de Frontera Virtual. Sin embargo, los tiempos de espera de los vehículos y el flujo de tráfico pueden mejorar eventualmente en los puertos de entrada como resultado de un procesamiento de entradas más eficaz. A largo plazo, la Alternativa Híbrida podría causar menores tiempos de espera que los que existen hoy en día en los puertos de entrada. La Alternativa Híbrida tiene el segundo mayor nivel de actividad en

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	1,5
BiológicoS	2
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	1
De justicia socioeconómica y ambiental	1,5
De residuos	1
Hídricos	2

Tabla 4-Impactos sobre los Recursos por la Alternativa de Frontera Híbrida

cuanto a obras de construcción (menor que el correspondiente a la Alternativa de Frontera Física).

Calidad del Aire: Alternativa de Frontera Híbrida

Se espera que los impactos sobre la calidad del aire de la Alternativa Híbrida sean de moderados a bajos. Las áreas de preocupación incluyen las obras de construcción y el potencial de mayores tiempos de espera asociados a los nuevos procesos en las fronteras. A corto plazo, las obras de construcción podrían aumentar las partículas en suspensión debidas a alteraciones del terreno y a otras emisiones de contaminantes del aire por parte de los vehículos diesel empleados durante la construcción. A pesar del enfoque combinado (los recursos físicos y la tecnología) para implementar nuevos procesos en cada puerto de entrada, la introducción del nuevo proceso de salida tiene el potencial de causar impactos moderados sobre la calidad del aire en algunas áreas locales y regionales en la medida en que los vehículos vean enlentecida su marcha en la frontera.

Dado el caso de que, hoy en día, un área no cumpla o respete los principios de excedencias de los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental [*National Ambient Air Quality Standard* (NAAQS)], debería realizarse un análisis específico en el sitio y diseñarse e implementarse ciertas medidas de mitigación.

Recursos Biológicos: Alternativa Híbrida

Se prevén impactos biológicos moderados y específicos de cada sitio generados por las obras de construcción asociadas a la Alternativa Híbrida. En la medida en que las obras de construcción interrumpen las funciones de las comunidades ecológicas que rodean a las instalaciones existentes, existirán algunos impactos reducidos sobre los recursos biológicos. Sin embargo, la mayoría de los procesos asociados a esta alternativa no requerirán de construcciones amplias ni presentarán impactos relacionados con éstas.

Las obras de construcción y el tráfico de vehículos podrían causar impactos sobre las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que son sensibles a los cambios en la calidad del aire

Proyecto de PEA de US-VISIT

o los niveles de ruido. En la medida en que los cambios en los procedimientos afecten el patrón de migración ilegal, ciertas áreas previamente inalteradas o los recursos biológicos correspondientes a éstas podrían resultar afectados.

La incorporación de instalaciones y de personal adicional en las fronteras podría generar un mayor consumo de agua respecto de las condiciones actuales. En regiones áridas, el aumento en el consumo de agua podría alterar potencialmente los recursos hídricos destinados a las comunidades ecológicas en el ámbito específico de cada sitio. La magnitud de este impacto sería mayor con la Alternativa de la Frontera Física que con la Alternativa de Frontera Híbrida. Además, en la medida en que los nuevos procesos en los puertos de entrada modifiquen los patrones de inmigración ilegal hacia áreas previamente inalteradas, los recursos biológicos podrían resultar afectados.

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa Híbrida

Se espera que los recursos Culturales e Indio Americanos de la Alternativa Híbrida sean bajos. Como ocurre con la Alternativa de Frontera Virtual, el número reducido de construcciones produce impactos mínimos sobre los recursos culturales. De forma similar, en algunos sitios podría ser necesario realizar análisis y consultas específicas de cada sitio. Hoy en día, US-VISIT está actualizando este inventario mediante investigaciones de campo.

Hasta que esta alternativa no proporcione controles avanzados en los puertos de entrada (respecto de la Alternativa de Inacción), el índice de inmigración ilegal podría incrementar. Un aumento de la inmigración ilegal podría causar problemas secundarios de mayor gravedad, por ejemplo, inmigrantes ilegales que crucen a través de tierras Indio Americanas (García, 2006), tierras de Monumentos de Parques Nacionales y otras áreas de recursos sensibles, factor que implica un subsiguiente impacto negativo sobre los recursos culturales. Probablemente, este problema se presente con las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa Híbrida

En esta alternativa, la energía adicional requerida para construir y operar las nuevas instalaciones o infraestructura sería mínima. El desarrollo de la infraestructura energética podría requerir

de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). En general y como consecuencia del impacto colectivo de las actividades generadas por la presente alternativa, se anticipa un impacto moderado sobre los recursos energéticos.

Uso del Suelo: Alternativa Híbrida

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que los impactos por el uso del suelo asociados con la Alternativa Híbrida serán bajos (más bajos que los de la Alternativa de la Frontera Física), debido a la moderada necesidad de construcción para los nuevos procesos (instalaciones, líneas de datos de tecnología informática y otras infraestructuras), y a la potencial alteración por actividades tales como el tráfico de peatones y vehículos. La mayor parte de la construcción potencial está asociada con la introducción del proceso de salida. Los impactos de la construcción que están más dispersos, tales como los que tienen que ver con la instalación de líneas eléctricas y de datos, tienen el potencial para provocar con mayor facilidad un impacto sobre los recursos de interés. Mientras tanto, la construcción localizada en el puerto de entrada puede producir un efecto menor. En el ámbito nacional, no se anticipa que pueda llegar a haber efectos significativos sobre los recursos de uso del suelo; sin embargo, se deben analizar y mitigar los impactos específicos de cada sitio. Las medidas de mitigación dependen del recurso de interés y del tipo de acción realizada.

Recursos del Ruido: Alternativa Híbrida

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones e infraestructura probablemente requieran de alguna construcción con un efecto asociado mínimo sobre los niveles totales de ruido. Estos impactos serán de corto plazo en cuanto a su duración. El ruido de construcciones que puede causar impactos a receptores o a estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación.

Ante esta alternativa, el tráfico y sus ruidos asociados serían mínimos o esta situación mejoraría con el tiempo debido a la integración de la tecnología con los nuevos procesos. Por ejemplo,

Proyecto de PEA de US-VISIT

los tiempos de espera y el flujo de tráfico pueden finalmente mejorar sus valores en los puertos de entrada, como resultado de un procesamiento de ingresos más eficaz. Sin embargo, la introducción del procesamiento de salida en la frontera podría resultar en un aumento inicial de los tiempos de espera y del tráfico de vehículos, con potenciales impactos asociados, específicos de cada sitio, sobre receptores sensibles al sonido. Los análisis específicos para los sitios pueden identificar impactos potenciales que requieran mitigación.

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Alternativa Híbrida

Se espera que los impactos socioeconómicos de la Alternativa Híbrida sean de bajos a moderados. Específicamente, los problemas organizacionales de ajuste como la incapacidad disciplinada y la respuesta ante problemas o fallos informáticos y tecnológicos impredecibles podría provocar aumentos en los tiempos de espera en un corto plazo. Una interpretación biométrica errónea, causada por problemas de fiabilidad y discrepancias en las bases de datos podría provocar aumentos en los tiempos de espera para algunos viajeros mientras se solucionan los conflictos en el sistema (ver análisis en Alternativa de Frontera Virtual). Inicialmente, un rango de tiempo de espera ligeramente más prolongado podría traducirse en impactos moderados sobre el comercio, el trabajo y el turismo; sin embargo, en el largo plazo, con esta alternativa los tiempos de espera de los vehículos serían menores que los actuales.

En la medida en que surjan cuestiones de calidad del aire o ruidos, los trabajadores en la frontera y las poblaciones cercanas pueden verse muy afectados; sin embargo, no hay razones para esperar que estos grupos vayan a sufrir impactos significativamente altos o adversos. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados probablemente continúen bajo todas las alternativas debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos para los sitios pueden identificar cuestiones particulares de justicia socioeconómica o ambiental que requieran mitigación en otros sitios.

Residuos: Alternativa Híbrida

Los impactos de los residuos sólidos de la Alternativa Híbrida

serían mínimos. La construcción o expansión de instalaciones, y la instalación de infraestructura y de sistemas de tecnología resultarían en aumentos, a corto plazo, de residuos sólidos y de basura electrónica por demoliciones y disposición. El análisis específico para los sitios puede resultar necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos en el sitio, ya que la construcción puede impactar sobre estos materiales, si existen. Los residuos sólidos experimentarían aumentos mínimos en el largo plazo debido a las actividades de empleados adicionales en las instalaciones ampliadas. Los impactos potenciales podrían ser mitigados aplicando procedimientos para el tratamiento adecuado de residuos y cumpliendo con la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno en Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras [Greening the Government through Waste Prevention, Recycling and Acquisition] y otras guías y reglamentaciones aplicables. Asimismo, el DHS forma parte del Desafío Federal de Materiales Electrónicos [Federal Electronics Challenge (FEC)], un programa de asociación voluntaria que promueve la acción de establecimientos y agencias nacionales al comprar, usar y manejar productos electrónicos en una forma razonable que no perjudique al medio ambiente (Oficina del Ejecutivo Federal para el Medio Ambiente, 2006).

Recursos Hídricos: Alternativa Híbrida

En el ámbito nacional, los impactos sobre los recursos hídricos para la Alternativa Híbrida son considerados como moderados, en la medida que la construcción de instalaciones adicionales se lleve a cabo para permitir los nuevos procesos de entrada y salida. La Alternativa Híbrida dependería de la tecnología y de los recursos en el terreno para cumplir con las demandas de nuevos procesos, por lo cual se debe considerar el nivel de construcción específico del lugar. El interés primario relacionado con la construcción general de establecimientos es el aumento de superficies impermeables, que ha sido asociado con diferentes impactos sobre los recursos hídricos en términos de calidad del agua y función hidrológica (Schueler y Holland, 2000). En el ámbito específico de los sitios, se deben realizar esfuerzos para identificar los recursos hídricos superficiales y los parámetros de interés (parámetros de calidad del agua, especies en peligro de extinción, o cantidad de agua). Se recomienda el análisis cuidadoso de los impactos en

Proyecto de PEA de US-VISIT

los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas en que el bombeo de agua supone una preocupación.

IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES PARA LA ALTERNATIVA DE INACCIÓN

La Alternativa de Inacción requiere que los procesos actuales para evaluar a los individuos y a las mejoras planeadas o ampliaciones en las instalaciones, la infraestructura, la tecnología y el personal continúen al ritmo actual sin cambios sustanciales. Los niveles de construcción ya planificados se detallan en el Informe de la Administración General de Servicios [General Service Administration (GSA)] (GSA, 2005gsa-c). Los esfuerzos en pruebas piloto para ciertas etapas del proceso también continuarían según lo planificado. Las actividades previas a la entrada quedarían más dispersas en diferentes establecimientos, incluyendo las oficinas consulares en el extranjero y los puertos de entrada. Los procesos de ingreso y salida continuarían como hasta hoy, con la infraestructura limitada disponible para el procesamiento de salida. Los desafíos existentes y las brechas en los procesos de administración de la información serían los mismos.

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	2,5
BiológicoS	1
Energético	2
Culturales e indio americanos	1
De uso del suelo	1
Del ruido	2,5
De justicia socioeconómica y ambiental	3
De residuos	1
Hídricos	1

Tabla 5-Impacto sobre los Recursos por la Alternativa de Inacción

Como se trató en la Sección 5: Establecimiento de la Línea de Base, se asume que los cambios demográficos y su tráfico asociado (de vehículos y peatones) aumentarían moderadamente durante los próximos 10 años. Los congestionamientos actuales que se producen en las fronteras continuarían sucediendo. El tiempo de espera para la Alternativa de Inacción está clasificado como el segundo más largo, ya que probablemente aumente a medida que aumenta la cantidad de personas y tráfico en los puertos fronterizos de entrada terrestre ante la ausencia de mejoras en los procesos y en la tecnología (como las aplicadas en las Alternativas Virtual e Híbrida). Esta alternativa está clasificada como la última en términos de actividad de construcción.

Calidad del Aire: Alternativa de Inacción

La Alternativa de Inacción puede tener impactos de moderados a altos sobre la calidad del aire, a corto plazo por la construcción, y a largo plazo por el potencial aumento de los tiempos de espera previstos, asociados con la implementación sostenida de procesos actuales en los puertos terrestres fronterizos. Esta alternativa supone la planificación actual para la expansión moderada de puertos terrestres fronterizos, que contribuye a los impactos de la calidad del aire por la construcción, incluyendo partículas en suspensión por alteración del suelo y emisiones adicionales contaminantes del aire por los vehículos de construcción propulsados con diesel.

Sin la tecnología, la mano de obra y/o la ampliación de instalaciones para reducir los tiempos individuales de procesamiento, el tiempo de espera de los vehículos sería el segundo más largo entre las alternativas. En algunas áreas locales y regionales existe el potencial para provocar un impacto sobre ciertos estándares de calidad del aire, por las emisiones de los vehículos.

Recursos Biológicos: Alternativa de Inacción

Se espera que los impactos biológicos de la Alternativa de Inacción sean bajos ya que es la alternativa con menos obras de construcción. Las actividades relacionadas con la construcción

Proyecto de PEA de US-VISIT

pueden tener impactos específicos sobre el sitio que requieran de mitigación en los lugares donde están las especies raras, amenazadas o en peligro de extinción. Los mayores tiempos de espera de los vehículos pueden tener efectos moderados en el largo plazo sobre los recursos biológicos, debidos a la calidad reducida del aire y a la escurrentía en aumento (por ejemplo, concentración aumentada de derivados del petróleo en escurrentía).

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Inacción

Se espera que los impactos de los recursos Culturales e Indio Americanos sean bajos, según el nivel de actividad de construcción planificada en la actualidad. Algunas instalaciones de puertos de entrada son elegibles como monumentos históricos. Otros análisis específicos para los sitios pueden identificar sitios o instalaciones en particular que necesiten trabajo de campo para determinar su elegibilidad. US-VISIT está actualmente actualizando este inventario mediante investigaciones de campo. Los patrones cambiantes de inmigración ilegal pueden resultar indirectamente en problemas mayores con los migrantes ilegales que atraviesen las tierras indio americanas (García, 2006), las áreas de parques y monumentos nacionales y otras áreas sensibles donde los recursos naturales pueden ser afectados en forma negativa.

Recursos Energéticos: Alternativa de Inacción

Es probable que las mejoras actuales planeadas y las expansiones en instalaciones e infraestructuras produzcan leves aumentos en el uso de energía. Los aumentos a largo plazo en tiempos de espera, tráfico y vehículos en marcha pueden tener un impacto limitado sobre la cantidad de combustible utilizado por los vehículos. En general, se anticipa como consecuencia del impacto colectivo de estas actividades bajo esta alternativa un impacto moderado sobre los recursos energéticos regionales.

Uso del Suelo: Alternativa de Inacción

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que los impactos sobre el uso del suelo, asociados con la Alternativa de Inacción sean bajos. Existe la posibilidad de construir con el tiempo para dar cabida al mantenimiento normal y a mejoras importantes. En el ámbito nacional, no se anticipa que haya impactos significativos sobre

el uso del suelo con este nivel limitado de construcción en la Alternativa de Inacción. Los niveles actuales de inmigración ilegal debido a la presión de las actividades asociadas de las fuerzas del orden pueden tener impactos específicos en los sitios o ecosistemas sobre recursos sensibles (Seegee y Neeley, 2006).

Recursos del Ruido: Alternativa de Inacción

Las mejoras y expansiones planeadas en la actualidad para las instalaciones e infraestructura probablemente requieran de alguna construcción con un efecto mínimo temporario sobre los niveles totales de ruido. El ruido de las obras de construcción que puede causar impactos a receptores o estructuras sensibles en las ubicaciones específicas de los sitios puede requerir mitigación. Los impactos de las actividades actuales de administración de inmigraciones y fronteras se han analizado y mitigado en análisis previos de la NEPA (Programa US-VISIT, 2003nepa-b, & 2005nepa-b).

El tráfico de vehículos es el que tiene mayor potencial para impactar sobre los niveles de ruido si hay receptores sensibles en los alrededores. Las actividades actuales asociadas con la entrada en los puertos tienen niveles moderados de ruido asociado (asociado al segundo mayor tiempo de espera entre las alternativas). Este tiempo de espera probablemente aumente a medida que aumenta la cantidad de personas y el tráfico en los puertos de entrada terrestre fronterizos ante la ausencia de mejoras en el proceso y la tecnología (como las aplicadas en las Alternativas Virtual e Híbrida). El tráfico en aumento tendría un impacto de moderado a alto, específico del sitio, si hubiere receptores sensibles en los alrededores.

Justicia socioeconómica y ambiental: Alternativa de Inacción

Aun si se implementan mejoras en el sistema de toda la nación, se cree que la Alternativa de Inacción tendrá un impacto socioeconómico importante a largo plazo. El impacto socioeconómico será generado, en gran medida, por el tiempo de espera en los puertos de entrada, que ocasiona, entre otras cosas, trastornos en los patrones de comercio, turismo y migración. Aunque el tiempo de espera en los puertos de entrada es el resultado de muchos factores diferentes, mientras más largo es el proceso de inmigración, mayor es el impacto sobre el comercio

Proyecto de PEA de US-VISIT

y los viajes, y, mientras más estricto es el proceso de entrada, más cambia la conducta de quienes migran. Los impactos socioeconómicos asociados a la mayor seguridad en las fronteras y a los cambios específicos de una zona (como la ampliación de edificios o la construcción de nuevos caminos) podrían incluir impactos como trastornos en el comercio y en las comunidades (debido al retraso o disminución del trabajo o de los bienes disponibles), y trastornos en las comunidades por un aumento de la congestión en los puertos de entrada, y la alteración de los patrones de viaje y tránsito. Las estimaciones varían, pero las demoras en las fronteras les cuestan a las economías de México, Canadá y Estados Unidos miles de millones de dólares. Uno de los estudios más recientes calcula que la actual administración de fronteras les cuesta, sólo a las dos economías de Canadá y de los Estados Unidos, alrededor de \$5,88 mil millones por año (Taylor et al., 2004). Además, estos impactos no se distribuyen equitativamente. La actividad comercial que se dirige hacia los Estados Unidos representa una gran porción de la economía canadiense (el 87% de la actividad comercial de Canadá va a los Estados Unidos mientras que el 25% de la actividad comercial de los Estados Unidos va a Canadá), y de este modo les causa más problemas a los fabricantes canadienses. Estos roces que sufre el comercio (y los efectos diferenciales que producen) podrían incrementar la tensión y el conflicto con Canadá y México (Andreas, 2005).

Dado que el aumento del tiempo de espera ocasiona problemas en la calidad del aire y en el nivel de ruido, las poblaciones que viven cerca de las fronteras y quienes trabajan en las fronteras pueden verse afectados de forma desproporcionada. Sin embargo, no hay motivos que hagan suponer que estos grupos experimentarían impactos considerablemente altos o desfavorables (en lo que respecta a la justicia ambiental). Además, en el contexto actual de inmigración, es probable que la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados continúen.

Residuos: Alternativa de Inacción

Según las expectativas creadas por los arreglos, mejoras, construcciones y actualizaciones tecnológicas que se están realizando actualmente en todos los puertos de entrada, el impacto de la Alternativa de Inacción sobre los residuos sería mínimo.

El impacto de ciertas actividades de la administración de inmigraciones y fronteras se analizó en estudios NEPA [Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente] anteriores (Programa US-VISIT, 2003nepa-b y 2005nepa-b).

Recursos hídricos: Alternativa de Inacción

En lo que respecta al ámbito nacional, se considera que el impacto de la Alternativa de Inacción sobre los recursos hídricos será bajo. Existe la posibilidad de construir con el tiempo para permitir un mantenimiento normal y posibilitar mejoras importantes. En lo que respecta a la zona de construcción específicamente, es posible que la construcción tenga un impacto sobre los recursos hídricos, pero esto depende de los factores específicos de la zona. Una de las principales preocupaciones relacionadas con la construcción general de instalaciones es el incremento de superficies impermeables que se ha asociado a varios impactos en los recursos hídricos en cuanto a la función hidrológica y a la calidad del agua (Schueler y Holland, 2000).

IMPACTOS AMBIENTALES POSIBLES DE LA ALTERNATIVA DE LA FRONTERA FÍSICA

La Alternativa de la Frontera Física, también conocida como el enfoque “intensivo en los recursos” o enfoque en “cada encuentro”, busca evaluar a los individuos para estudiar su admisibilidad y elegibilidad por medio del aumento de la recolección y procesamiento de datos actuales en el puerto. Esta alternativa requeriría que el personal de administración de fronteras accediera a las bases de datos disponibles para recolectar información, analizarla y tomar decisiones sobre la elegibilidad o admisibilidad de cada individuo en cada encuentro, es decir, cada vez que una persona ingresa al país, sale de él o cambia de situación. Para administrar el volumen de individuos y de datos, esta alternativa implicaría:

- Construir instalaciones para la administración de inmigraciones y fronteras o modificarlas. En lo que respecta a los puntos de salida, tendrían que volver a construirse las instalaciones de forma que funcionen de igual manera que las instalaciones de entrada.
- Ampliar los carriles y rutas en puntos de entrada y salida,

Proyecto de PEA de US-VISIT

particularmente en los puertos terrestres de frontera.

- Agregar etapas adicionales de procesamiento.
- Capacitar e incorporar a funcionarios del gobierno adicionales para que procesen la información.

Para el preingreso, parte del procesamiento que se realiza en el exterior sería desviado a los puertos de entrada ubicados en los Estados Unidos. El procesamiento de las entradas se llevaría a cabo en los puertos aéreos, marítimos y terrestres de frontera. De este modo, el total del procesamiento de entradas estaría constituido por las operaciones actuales y procesos adicionales que se llevarían a cabo en la frontera (por ejemplo, el control de documentos y huellas digitales, y la toma de algunas decisiones sobre admisibilidad). Todo el procesamiento de las salidas se

RECURSOS	IMPACTOS
Del aire	3
BiológicoS	3
Energético	2
Culturales e indio americanos	2
De uso del suelo	3
Del ruido	3
De justicia socioeconómica y ambiental	3
De residuos	1
Hídricos	2

Tabla 6-Impactos sobre los Recursos por la Alternativa de Frontera Física

realizaría en instalaciones iguales a las ya mencionadas, ubicadas en el lado de salida de todos los puertos. Para llevar a cabo el procesamiento de las salidas, se incorporaría más personal. Esta alternativa presupone que las tecnologías y los procesos de administración de la información serán los mismos que los de

las operaciones actuales, es decir, que los de la Alternativa de Inacción.

El tiempo de espera previsto para esta alternativa estaría entre los más largos de todas las alternativas dado que los individuos tendrían que detenerse en la salida para que se los inspeccione. También presupone que la expansión física no siempre es posible (por ejemplo, en los puertos de entrada de las zonas más urbanizadas donde hay mayor nivel de actividad). Por lo tanto, si bien se prevé un incremento de los pedidos de procesamiento para satisfacer las exigencias, la expansión física puede no ser posible, y, por consiguiente, el tiempo de espera aumentaría. Esta alternativa es la que más actividad de construcción trae aparejada.

Calidad del aire: Alternativa de la Frontera Física

El impacto de la Alternativa de la Frontera Física en la calidad del aire es potencialmente alto debido a la construcción necesaria para la gran ampliación de instalaciones y rutas, y al incremento en el tiempo de espera necesario para llevar a cabo los nuevos procesos en las fronteras. A corto plazo, un gran número de construcciones podría causar un incremento del nivel de partículas en suspensión debido al movimiento del suelo y un aumento del material particulado, además, podrían aumentar otras emisiones que contaminan el aire generadas por los vehículos diesel utilizados para la construcción. A largo plazo, la introducción de procesos de salida que reflejen los procesos de entrada actuales provocaría un aumento considerable del tiempo de espera y, en algunas áreas, podría empeorar los problemas locales y regionales de la calidad del aire causados por las emisiones de los vehículos.

Si un área no cumple con los estándares de calidad ambiental NAAQS o está en mantenimiento por haber excedido esos estándares en el pasado, debería realizarse un análisis específico del sitio y tomarse medidas de mitigación.

Recursos biológicos: Alternativa de la Frontera Física

En lo que respecta a los sitios específicos, se prevé que la construcción necesaria para la Alternativa de la Frontera Física

Proyecto de PEA de US-VISIT

tendrá un impacto biológico considerable (alto). Dado que la construcción interrumpe el funcionamiento de las comunidades ecológicas que habitan las zonas contiguas a las instalaciones existentes, los recursos biológicos se verían afectados en alguna medida. La mayoría de los procesos asociados a esta alternativa ocasionarían un impacto moderado o considerable relacionado con la construcción que debería realizarse para permitir una cantidad mayor de requisitos de procedimiento en los puertos de entrada. Por eso, esta alternativa sería la que mayor posibilidad tiene de causar un impacto en las comunidades ecológicas y en las especies raras, amenazadas y en peligro de extinción. Específicamente, la introducción de procesos de salida haría imprescindible la construcción de instalaciones que reflejen las instalaciones que en la actualidad se necesitan para el procesamiento de las entradas. La construcción se llevaría a cabo en zonas que no han sido alteradas previamente y que están ubicadas fuera del área actual de las instalaciones, y podría ocasionar un impacto en los recursos biológicos de áreas sensibles.

Agregar instalaciones y equipar totalmente las fronteras de personal puede provocar un aumento de uso de agua que sobrepase los niveles actuales. En lo que respecta a la zona específica, este aumento de uso de agua puede cambiar potencialmente los recursos hidrológicos de los que disponen las comunidades ecológicas de zonas áridas. La magnitud de este impacto alcanzaría su mayor grado con la Alternativa de la Frontera Física. Además, en la medida en que el mayor control de documentos que esta alternativa exige aumente o transfiera el volumen de tránsito de vehículos y peatones ilegales a zonas que antes no habían sido alteradas, podría tener un impacto sobre los recursos biológicos.

Recursos Culturales e Indio Americanos: Alternativa de Frontera Física

Se prevé que el impacto sobre los recursos culturales e indio americanos será moderado debido al aumento de los trastornos relacionados a la construcción en el área contigua a las instalaciones existentes. Algunas instalaciones de puertos de entrada pueden resultar elegibles como monumentos históricos. En la actualidad, US-VISIT está actualizando este inventario mediante investigaciones de campo. Nuevos análisis aprobados y específicos de las zonas podrían identificar zonas o instalaciones

particulares que necesitan que se tome una determinación acerca de su elegibilidad, o que requieren de trabajo de campo o mitigación. En lo que respecta a lo programático, se desconoce hasta qué punto podrían sacarse los edificios históricos con el objetivo de hacer lugar para la expansión física.

En la medida en que la construcción interrumpe la vida tradicional de la comunidad o los patrones comerciales tradicionales, habrá un impacto a corto plazo en ciertas poblaciones específicas (por ejemplo, en las poblaciones de indios americanos, granjeros y trabajadores itinerantes). Las operaciones también causarían impactos moderados en la salida si se construyen estaciones de salida y se cambian los procesos de salida de manera que se les exija a los individuos que están saliendo que se detengan antes de salir de los Estados Unidos y luego se les pida que se detengan nuevamente cuando entran en Canadá o México. También puede haber trastornos en los patrones tradicionales de migración y viaje de algunas poblaciones. Dado que esta alternativa provee controles mejorados en los puertos de entrada (respecto de la Alternativa de Inacción), podría aumentar la inmigración ilegal. Los patrones cambiantes de inmigración ilegal podrían provocar problemas más graves con inmigrantes ilegales que atraviesan tierras indio americanas (García, 2006), áreas de parques nacionales, de monumentos y otras zonas de recursos delicados donde hay recursos culturales que podrían verse afectados. Este problema probablemente ocurriría con las cuatro alternativas.

Recursos Energéticos: Alternativa de Frontera Física

Poner en práctica esta alternativa exigiría la mayor cantidad de construcciones y el funcionamiento de nuevas instalaciones e infraestructura. La energía que se necesitaría para construir nuevas instalaciones e infraestructura sería mínima, mientras que la energía que se necesitaría con esta alternativa para el funcionamiento de las nuevas instalaciones e infraestructura sería moderada si se la compara con el uso de energía de la región. El desarrollo de la infraestructura energética puede necesitar de energía o equipos especializados (por ejemplo, energía para hospitales o generadores). El impacto del aumento del tiempo de espera también sería limitado con respecto a la cantidad de combustible que los vehículos utilizarían. En general, se anticipa como consecuencia del impacto colectivo de estas actividades,

Proyecto de PEA de US-VISIT

según esta alternativa, un impacto moderado sobre los recursos energéticos regionales.

Uso del Suelo: Alternativa de Frontera Física

Las cuestiones relativas al uso del suelo se definen en la sección de la Alternativa Virtual. Se prevé que el impacto del uso del suelo será alto con la Alternativa de la Frontera Física debido al incremento en los niveles de construcción y a los trastornos que ocasionan actividades como el tránsito de vehículos y de peatones en los puertos terrestres de frontera. Con esta alternativa, el impacto de la construcción recaería en tierras que no han sido alteradas, por lo tanto el impacto sería mayor. El impacto en las zonas específicas debe examinarse y mitigarse de la forma que sea apropiada para los recursos de interés y según las medidas que se hayan tomado.

Recursos del Ruido: Alternativa de Frontera Física

Las mejoras y ampliaciones de las instalaciones y la infraestructura comprenderán ciertas obras de construcción, con un efecto asociado en los niveles generales de ruido. Estos impactos serían de menor duración y menor grado que los generados por las Alternativas de Inacción o Frontera Física. El ruido de las obras, que puede causar impactos a los receptores sensibles o a las estructuras en las ubicaciones específicas de cada sitio, podrían requerir mitigación.

Se supone que con esta alternativa los tiempos de espera serán menores que los generados por las demás. Sin embargo, la disminución en los tiempos de espera en algunos puertos de entrada terrestre podría causar un movimiento de tráfico más rápido en las áreas previas a las cabinas de inspección durante la entrada. Este factor podría causar cierto grado de ruido automotor. El tráfico de alta velocidad, en especial los vehículos de gran porte y los utilitarios deportivos (VUD) con bandas de rodamiento de diseño agresivo (tracción mejorada), podría tener un impacto de ruido asociado en presencia de receptores sensibles al ruido. En general, se evaluó que la Alternativa de Frontera Virtual tendría un efecto leve en los niveles de ruido e impactos sobre los receptores sensibles. Los análisis específicos de cada sitio podrían contribuir a la identificación de impactos potenciales que requieran mitigación.

Justicia Socioeconómica y Ambiental: Alternativa de Frontera Física

A corto plazo, se prevé que el impacto socioeconómico será alto debido al aumento de la construcción y a las demoras relacionadas con la construcción. A largo plazo, también se asocia a esta alternativa el impacto ocasionado por el aumento del tiempo de espera, y daría como resultado un impacto desfavorable sobre la industria y el comercio. Además, algunos investigadores sugirieron que los procesos son más importantes, para acelerar el tránsito, que las instalaciones nuevas.

Como indicaron Taylor et al., algunos cruces de gran volumen no tienen el espacio adecuado para expandir sus instalaciones físicas, por lo tanto, algunos problemas podrían subsistir aun después de haber construido, y de esta forma continuarían contribuyendo al desarrollo de efectos socioeconómicos, entre otros (Taylor et al., 2004). Esta alternativa produciría la mayor cantidad de empleo, lo que puede ser un beneficio en ciertos contextos específicos y un problema en las áreas en las que los servicios públicos locales están empleados al máximo. En la medida en que se coordinen los programas de construcción de forma tal que se mitigue el impacto en los viajeros, y se contrate y capacite personal suficiente para las nuevas instalaciones, los efectos potenciales se minimizarían.

Las operaciones también causarían posibles impactos en la salida si se construyen estaciones de salida y se cambian los procesos de salida de manera que se les exija a los individuos que estén saliendo que se detengan antes de salir de los Estados Unidos y posiblemente se les pida nuevamente que se detengan cuando entren a Canadá o México. Dado que quienes viajan con frecuencia están sujetos al aumento del tiempo de procesamiento, podría haber un impacto económico a medida que el tránsito de personas y el traslado de bienes se vuelvan más lentos.

Dado que el aumento del tiempo de espera ocasiona problemas en la calidad del aire y en el nivel de ruido, las poblaciones que viven cerca de las fronteras y quienes trabajan en las fronteras pueden verse afectados de forma desproporcionada. Sin embargo, no hay motivos que hagan suponer que estos grupos experimentarían

Proyecto de PEA de US-VISIT

impactos considerablemente altos o desfavorables. Además, la interrupción o alteración de los patrones de inmigración ilegal y sus problemas asociados probablemente ocurran bajo esta alternativa debido al aumento en el procesamiento de los documentos de viaje y de los individuos. Los análisis específicos de las zonas pueden identificar cuestiones particulares de justicia socioeconómica o ambiental que requieran mitigación en algunas zonas.

Residuos: Alternativa de Frontera Física

El impacto de los residuos sólidos provocado por la Alternativa de la Frontera Física sería mínimo. En un primer momento, se produciría un incremento de los residuos debido a la gran cantidad de construcciones y reformas de instalaciones e infraestructura. El análisis específico de las zonas puede resultar necesario para verificar la existencia de materiales peligrosos en el área, ya que la construcción puede impactar sobre estos materiales, si estos existen. Los residuos sólidos experimentarían aumentos mínimos a largo plazo debido a las actividades de empleados adicionales en las instalaciones ampliadas. Si se respetan los procedimientos para deshacerse de los residuos de la forma apropiada y si se cumple con la Orden del Ejecutivo 13101, El Gobierno a Favor del Ambiente mediante la Prevención de Residuos, el Reciclado y las Compras, y con otras pautas y normas pertinentes, podrían mitigarse posibles impactos. Asimismo, el DHS es socio del Desafío Federal de Materiales Electrónicos, un programa de asociación voluntaria que promueve la acción de establecimientos y agencias nacionales al comprar, usar y manejar productos electrónicos en una forma razonable que no perjudique al medio ambiente (Oficina del Ejecutivo Federal para el Medio Ambiente, 2006) [Office of the Federal Environmental Executive].

Recursos hídricos: Alternativa de Frontera Física.

En lo que respecta al ámbito nacional, se considera que el impacto de la Alternativa de la Frontera Física en los recursos hídricos es moderado en la medida que la construcción de caminos e instalaciones adicionales se lleva a cabo con el objetivo de permitir nuevos procesos de entrada y salida. En lo que respecta a la zona específica, es posible que la construcción tenga un impacto sobre los recursos hídricos. Una de las principales preocupaciones relacionadas con la construcción general de instalaciones es el

incremento de superficies impermeables que se ha asociado a varios impactos en los recursos hídricos en cuanto a la función hidrológica y a la calidad del agua (Schueler y Holland, 2000). Se recomienda realizar un análisis cuidadoso de los impactos en los sitios ubicados en cuencas hidrográficas de cuerpos de agua dañados, llanuras aluviales, cuencas hidrográficas designadas como agrestes y de valor paisajístico, hábitat de especies amenazadas, y en áreas donde el bombeo de agua supone una preocupación.

IMPACTOS TRANSFRONTERIZOS

Todas las alternativas requerirán que se evalúen, teniendo en cuenta la zona específica, los impactos transfronterizos. Por su propia naturaleza, es muy posible que los impactos en la frontera de Estados Unidos afecten a la nación vecina. Los recursos que tienen más probabilidades de afectar a naciones vecinas son aquellos que se trasladan y por lo tanto más regionales. Entre estos se encuentran el aire, el agua, las especies animales y las comunidades humanas. Quienes toman las decisiones con respecto a las iniciativas específicas de una zona deberán estar al tanto de los temas particulares de esa región. Por ejemplo, las decisiones que se tomen con respecto al Noroeste del Pacífico deberán tratar el impacto en tribus que tienen familiares en ambos lados de la frontera terrestre. Otras decisiones que afecten los puertos de entrada terrestres de frontera ubicados en zonas que no cumplan con los estándares de calidad ambiental deberán tratar temas relacionados con la calidad del aire. Con otras alternativas, como la Alternativa Virtual y la Alternativa Híbrida, los impactos que trascienden las fronteras podrían ocasionar una mejora menor en el recurso ya que se diseñarían e implementarían estas alternativas de forma tal que se redujera el tiempo de espera en la frontera. En lo programático, todos los análisis por niveles deberán cumplir con el decreto ley 12114, Impactos Ambientales en el Extranjero de Medidas Federales Importantes [Environmental Impacts Abroad of Major Federal Actions], y con el las pautas del Concejo para la calidad ambiental [Council on Environmental Quality] sobre los análisis NEPA para impactos transfronterizos [Guidance on NEPA Analyses for Transboundary Impacts (1997)].

Proyecto de PEA de US-VISIT

EFFECTOS ACUMULATIVOS

Las normas NEPA establecen que: “El `impacto acumulativo´ es el impacto sobre el medio ambiente provocado por el impacto adicional de una acción cuando se combina con otras acciones del pasado, del presente y de un futuro razonablemente previsible sin importar qué agencia (Federal o no) o persona realiza esas otras acciones. El impacto acumulativo puede ser el resultado de acciones de poca importancia individual pero significativas en conjunto que se realizan durante un período de tiempo” (Código de normas federales [CFR] 40, parte 1508.7). Ninguna parte de la implementación individual o colectiva de la Alternativa Híbrida es importante en lo que respecta al medio ambiente.

En lo que respecta a lo programático, los cambios en la implementación de legislación que afectan a la inmigración, a la energía y a la industria podrían afectar de manera acumulativa al medio ambiente cuando interactúan con la acción propuesta. Es probable que, a medida que los cambios asociados a nueva legislación (por ejemplo, la Ley de política energética de 2005 [Energy Policy Act, 2005]) se abran paso en las actividades federales, los efectos acumulativos en los puertos de entrada resulten beneficiosos para la calidad del aire. La nueva legislación que está incrementando la seguridad en las fronteras (a lo largo de toda la frontera) también podría tener efectos acumulativos beneficiosos a largo plazo dado que se reducen los patrones de inmigración ilegal a través de áreas delicadas y el flujo de inmigrantes que utilizan documentación falsa en los puertos de entrada (y de este modo se reduce la congestión y la necesidad de realizar un segundo control). En la medida en que aumente la actividad relacionada con los acuerdos NAFTA y CAFTA, estos beneficios para el medio ambiente serán contrarrestados (pero lo mismo ocurriría con todas las alternativas). Otros cambios que podrían ocurrir, como un aumento del precio del combustible, también podrían afectar la Acción Propuesta ya que sería posible que ocasionen cambios de conducta (por ejemplo, menor pérdida de tiempo en los puertos de entrada o menor cantidad de viajes de placer).

Quienes están encargados planificar y tomar las decisiones deberán evaluar los efectos acumulativos sobre los diferentes recursos en los diversos puertos terrestres de entrada. Por ejemplo, aquellos

que están en áreas urbanas, donde la calidad del aire ya es más baja, deberán prestar particular atención a los proyectos que implican emisiones adicionales. Estas acciones nuevas podrían aparecer en la forma de políticas, prácticas o proyectos nuevos. De forma similar, podría haber un impacto acumulativo beneficioso producido por la reducción del tiempo de espera sumado a nuevas iniciativas de la EPA.

Proyecto de PEA de US-VISIT

7-MONITOREO DE LOS EFECTOS

En el caso de que US-VISIT implemente la Alternativa Híbrida o la Alternativa de Frontera Virtual, no se producirán impactos positivos o negativos significativos en el medio ambiente. Con la implementación de las Alternativas de Inacción y de Frontera Física, que presentan el mayor potencial de efectos ambientales, las evidencias siguen siendo las mismas: no generarán impactos significativos. Incluso en el caso de adoptarse un curso de acción en un ambiente ya afectado, la implementación de alguna de las alternativas mencionadas no contribuiría a una acumulación significativa de los efectos ya presentes.

Sin embargo, debido a la naturaleza del análisis de impactos ambientales en el nivel programático, existen motivos para monitorear las operaciones del Programa US-VISIT en los puertos fronterizos de entrada terrestre. Los análisis de impacto son sensibles a: 1) la complejidad o naturaleza única de un ambiente específico; 2) la frecuencia de crecimiento de la industria o del comercio; 3) los cambios demográficos; y 4) los cambios operativos.

La modificación de las acciones propuestas es el método más efectivo para evitar o minimizar los impactos ambientales adversos. El Programa US-VISIT admite que este análisis es anticipatorio por naturaleza y que la situación puede variar en el campo de acción. Por todas estas razones, el presente Proyecto de PEA se basa y tiene sus fundamentos en la idea de que es posible identificar los recursos sensibles, hacer predicciones sobre los impactos y establecer un sistema de monitoreo para ciertos recursos. Estos sistemas de monitoreo son muy variados, desde controles físicos sencillos hasta sensores sofisticados operados por computadoras. No todos los aspectos del medio ambiente serán o deberían ser monitoreados por el presente programa. Las decisiones concernientes a los monitoreos y a cuáles recursos naturales o culturales se deberían monitorear formarán parte del análisis por niveles, en caso de que US-VISIT decidiera implementar las acciones propuestas. Los informes de Valoración Ambiental Estratégica [*Strategic Environmental Appraisal* (SEA)] y de Reconocimiento Ambiental de Línea de Base [*Environmental Baseline Study* (EBS)] contribuirán a los análisis subsiguientes.

(Véase Apéndice B-Análisis Subsiguientes por Niveles). US-VISIT ya monitorea los sistemas de administración de inmigraciones y fronteras como parte del proceso de negociaciones existente. El Programa utiliza un modelo anticipatorio, un sistema de evaluación de desempeño, y pruebas piloto y en vivo de los proyectos en forma individual antes de la implementación definitiva. US-VISIT ha establecido un equipo de modelo anticipatorio que desarrolla y aplica modelos de simulación para predecir y analizar los recursos e instalaciones necesarias en una amplia variedad de funciones, incluida la simulación de tráfico, tecnología informática y procesos operativos de misiones. Este equipo realiza visitas a los sitios designados, registra las observaciones y recopila información para el análisis de cambios actuales o propuestos para el proceso administrativo de inmigraciones y fronteras, la metodología de inspección y vigilancia, y el impacto de estos cambios en el control de la frontera en general y en la misión de US-VISIT. Hoy en día, US-VISIT opera como modelador del flujo de tráfico y de procesos. Mediante el uso de sistemas de simulación existentes, US-VISIT ha sido capaz de analizar múltiples escenarios para evaluar los impactos sobre las operaciones, las instalaciones, el personal y el medio ambiente antes de la implementación en el campo de acción. El Programa US-VISIT se compromete a continuar estos procesos y, al mismo tiempo, integrar las medidas de control ambiental de manera que la conservación del medio ambiente forme parte de la práctica empresarial.

En un nivel programático, US-VISIT desarrollará y se ocupará del mantenimiento de un conjunto de herramientas que consiste en estrategias e información destinadas al monitoreo, la mitigación y la conservación. US-VISIT desarrollará un conjunto de herramientas que servirán como recurso para los encargados de tomar decisiones en todo el DHS, y para la comunidad de administración de inmigraciones y fronteras como ideas y requisitos para minimizar los impactos ambientales. Este conjunto de herramientas comprenderá referencias a las directivas aplicables, estándares y normativas para tomar acciones específicas o sobre las áreas de recursos. También se incluirán prácticas de administración y experiencias recogidas de otros programas e iniciativas de otras agencias.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Además, se suministrará una guía para el uso de mediciones ambientales, como las implementadas por el DHS en la actualidad. Como mínimo, el conjunto de herramientas cuenta con:

- Resultados de pruebas piloto.
- Estrategias para la implementación de una gestión adaptativa.
- Una Política Ambiental.
- Una Guía de Relaciones Indio Americanas de Gobierno a Gobierno.
- Estrategias de mitigación.
- Un Sistema de Gestión Ambiental que puede ser implementado cuando sea necesario, y su correspondiente descripción.
- Una política de adquisiciones que no perjudique al medio ambiente.

Las presentes herramientas realzan las técnicas de gestión adaptativa y de mitigación a ser empleadas con la implementación de la acción propuesta. Para obtener más información sobre gestión adaptativa consultar la Sección 8: Adaptación de los Proyectos según los Resultados del Monitoreo. Además, US-VISIT implementará las siguientes estrategias de mitigación en un nivel programático para los recursos indicados:

- **AIRE:** Dado el caso de que, hoy en día, un área no cumpla o respete los principios de mantenimiento de excedencias de NAAQS, US-VISIT operará en conjunto con otras agencias estatales para asegurar la validez de los modelos y análisis.
- **RECURSOS CULTURALES E INDIO AMERICANOS:** US-VISIT obligará a todos los contratistas, como condición contractual, a elaborar de un Plan de Revelación Involuntaria de Información. En el conjunto de herramientas, US-VISIT proporcionará información

sobre los inventarios de los recursos culturales específicos de cada sitio, un registro de interacción con la Oficina de Preservación Histórica Estatal [*State Historic Preservation Office (SHPO)*] y Funcionarios de Preservación Histórica Tribal [Tribal Historic Preservation Officers (THPO)], y una plantilla para el Plan de Revelación Involuntaria de Información.

- **ENERGÍA:** US-VISIT desarrollará un protocolo para el ahorro energético eficiente y el empleo de estrategias de conservación de la energía, como Contratos de Desempeño de Ahorro de Energía [Energy Savings Performance Contracts (ESPC)], siempre que sea posible. US-VISIT se propone cumplir ciertos objetivos para el uso de fuentes de energía renovable, como los implementados por el DHS en la actualidad. Se aplicará la Ley de Política Energética en todo el sistema para crear sistemas de energía eficientes y mejorar los servicios de ahorro energético.
- **GESTIÓN DEL CICLO DE VIDA:** US-VISIT desarrollará estrategias para fomentar el cumplimiento de las Órdenes Ejecutivas del Gobierno mediante la aplicación de políticas ambientales apropiadas y para el reciclaje de los equipos electrónicos fuera de servicio.
- **IMPACTOS TRANSFRONTERIZOS:** durante el proceso de preparación de los análisis por niveles destinados a determinar los impactos en los Estados Unidos, se generará y analizará la información transfronteriza en cumplimiento con las normativas del Consejo para la Calidad Ambiental.
- **RESIDUOS:** serán examinadas las políticas y normativas para el tratamiento de los residuos específicos con la introducción de nuevas tecnologías. US-VISIT participará del desafío sobre reciclaje de residuos electrónicos propuesto por el DHS.

Proyecto de PEA de US-VISIT

8-ADAPTACIÓN DE LOS PROYECTOS SEGÚN LOS RESULTADOS DE MONITOREO

Gestión Adaptativa como Objetivo Estratégico para la Implementación del Programa US-VISIT

La gestión adaptativa constituye un proceso sistémico para el avance continuo de las políticas y prácticas administrativas mediante un proceso de aprendizaje a partir de los resultados de los programas operativos. Para poder implementar con éxito un programa de gestión adaptativa, es necesario monitorear los sistemas durante un período prolongado para determinar si se cumplieron los efectos ambientales y los resultados operacionales previstos. El principal beneficio de este enfoque es el énfasis en el medio ambiente. Esto contribuye a determinar si las medidas de mitigación son rentables y a considerar las acciones necesarias para prevenir todo tipo de efectos adversos.

El Programa US-VISIT reconoce que (1) todos los efectos relacionados con la implementación de las mejoras propuestas no serán apreciadas completamente y con suficiente claridad en el nivel programático; (2) es necesario realizar análisis adicionales por niveles, es decir, el programa requiere de una revisión secuencial; (3) podría requerir la aplicación de medidas adaptativas en cada sitio; y (4) el monitoreo es un elemento esencial para la comprensión de las acciones subsiguientes a ser implementadas.

Una vez que los encargados de tomar decisiones avalan el desarrollo de un plan de gestión adaptativa, el esquema general del plan consiste en:

- Determinar los efectos a ser monitoreados (por ej., los impactos sobre la calidad del aire).
- Establecer la línea de base para el recurso en cuestión mediante el empleo de estudios de reconocimiento ambiental de línea base.
- Establecer las medidas de desempeño (es decir, los Estándares Nacionales de Calidad de Aire Ambiental).
- Establecer la clase de modificaciones que podrían aplicarse para reducir los efectos sobre un recurso en particular (por

ej., reglamentaciones sobre el apagado del motor mientras el vehículo está parado para reducir las concentraciones de óxido de nitrógeno en el aire).

- Establecer umbrales que señalen la necesidad de aplicar la modificación de las operaciones.
- Poner los informes sobre monitoreo a disposición del público.

US-VISIT aplicará, conjuntamente con aquellos proyectos implementados en los puertos fronterizos de entrada terrestre, las siguientes medidas de gestión adaptativa:

- Trabajar con la industria para desarrollar tecnologías con mayor rapidez.
- Colaborar con el desarrollo de los sistemas de monitoreo.
- Desarrollar un manual sobre gestión adaptativa.
- Integrar las estrategias de mitigación, monitoreo y gestión adaptativa a través de la actualización constante del conjunto de herramientas.

Proyecto de PEA de US-VISIT

9-ORGANIZACIÓN POR NIVELES

El Programa US-VISIT adopta este enfoque de análisis programático para tratar los temas ambientales en la primera etapa de la planificación. En esta etapa, los directores del programa y demás involucrados pueden integrar la gestión sobre conservación ambiental a todo el plan. La planificación puede centrarse en el desempeño ambiental y en la forma de adaptar la administración de un programa. Puede contribuir al desarrollo de políticas y estrategias mucho antes de llegar a la etapa de implementación. Los análisis por niveles se emplean para tratar aquellos temas concernientes a la información nueva, a la forma de monitorear los efectos ambientales y a las técnicas de gestión adaptativa que podrían aplicarse.

Las normativas del CEQ permiten y fomentan el uso de enfoques programáticos que utilicen la organización por niveles para tratar temas específicos de cada sitio. La organización por niveles hace referencia al tratamiento de temas generales en análisis ambientales programáticos más amplios con análisis subsiguientes (es decir, en distintos niveles) más específicos. De esta manera, en los análisis subsiguientes (por ejemplo, niveles específicos de cada sitio, de cuencas hidrográficas o de ecosistemas), es posible incorporar por referencia los debates generales del presente Proyecto de PEA y concentrarse únicamente en los temas de interés en el nivel subsiguiente.

Cada agencia puede revisar el presente PEA y los informes SEA y EBS, y la toda nueva información relacionada con las condiciones ambientales en las inmediaciones de las instalaciones relevantes y decidir uno de tres cursos de acción: (1) que no existen problemas significativos y que la PEA es suficiente; (2) que no está del todo claro si los problemas podrían ser significativos y que es necesario preparar un EA para tratar los efectos ambientales, el monitoreo y la mitigación para determinar si en realidad estos problemas son significativos; o (3) que los efectos ambientales relacionados con la implementación de este programa en una ubicación específica o en un nivel de proyecto son significativos y, por lo tanto, es necesario preparar una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), que incluya el presente proyecto de PEA y una revisión más detallada.

Todos los análisis subsiguientes o por niveles quedarán a disposición del público para que tenga la oportunidad de revisarlos. En caso de requerirse una DIA, se publicará un Aviso de Intención de preparar dicha declaración y se invitará al público a participar para evaluar el alcance del nuevo análisis.

LA LÍNEA AMBIENTAL DE BASE

Como se ha analizado con anterioridad, el Programa US-VISIT evaluó las condiciones ambientales existentes en cada puerto fronterizo de entrada terrestre en toda la frontera de los EE.UU. con Canadá y México. Los informes EBS identifican las restricciones ambientales específicas de cada sitio dentro y en las adyacencias inmediatas de cada puerto y evalúan los impactos acumulativos potenciales en cada ecosistema según lo estipulado por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos. Los informes SEA consideraron las consecuencias naturales, físicas y humanas potenciales de un programa propuesto en rasgos generales. Las metodologías utilizadas para estos informes se describen en el Apéndice B: Análisis Subsiguientes por niveles.

Los informes SEA y EBS proporcionan un línea base para las condiciones ambientales y las consecuencias potenciales de una acción propuesta en un puerto fronterizo de entrada terrestre específico. Cuando sea aplicable, los análisis por niveles harán referencia a estos informes, a los análisis del presente Proyecto de PEA y a la información actual o importante para determinar los impactos potenciales y las consecuencias previstas de las actividades de US-VISIT en un nivel específico del sitio o específico de la iniciativa.

Proyecto de PEA de US-VISIT

10-CONCLUSIONES

US-VISIT se ha unido a un programa nacional que transformará la política, la estrategia y los programas asociados a los individuos que ingresan y salen de los Estados Unidos. Es por ello que US-VISIT ha elaborado una Evaluación Ambiental Programática para determinar si los cambios propuestos en las prácticas de administración de inmigración y fronteras tendrán un impacto ambiental significativo.

La acción propuesta es la Alternativa Híbrida. La implementación de la Alternativa Híbrida no provocaría efectos individuales o acumulativos significativos. A partir de la presente PEA, los encargados de tomar decisiones realizarán análisis subsiguientes para las iniciativas específicas, cuando sea necesario.

En la medida en que la recopilación y administración de datos se difundan a las oficinas consulares, ASC, y otras dependencias e instalaciones de gobiernos extranjeros, en vez de concentrarse en los puertos de entrada, los impactos se minimizarían. Por lo tanto, a menos que sea necesaria la expansión o alteración de áreas previamente intactas, la implementación de las acciones propuestas en otras ubicaciones que no sean puertos fronterizos de entrada terrestre no requerirá de análisis subsiguientes. En la medida en que se use la transmisión inalámbrica de datos (en vez de cables o fibra óptica subterráneos) los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos y preparativos organizacionales se perfeccionen en vez de construir infraestructura física, los impactos se minimizarán. En la medida en que los procesos de sistemas y cambios organizacionales se realicen de manera incremental y después de pruebas piloto, los impactos se minimizarán. En general, los sistemas geográficamente difundidos que dependen de soluciones de alta tecnología, implementados mediante los procesos y el entrenamiento adecuados, probablemente produzcan los menores efectos ambientales. Además, los procesos son más importantes que las marcas particulares de equipamiento electrónico. Por lo tanto las decisiones sobre la compra de equipamiento electrónico para la implementación de la acción propuesta no requieren mayores consideraciones según la NEPA.

Estos hallazgos se basan en un análisis cualitativo. US-VISIT ha identificado los impactos ambientales potenciales mediante la revisión de los programas y planes, la literatura técnica, la información de línea base ambiental, los análisis previos y la opinión de expertos. En algunos casos, será necesario implementar un sistema de monitoreo debido a las condiciones previas de ciertos recursos ambientales del ecosistema de un puerto fronterizo. Estos hallazgos se basan además en el conjunto de alternativas de mitigación disponibles para reducir los impactos potenciales de manera que ya no sean significativos. Estas medidas de mitigación se basan en técnicas de modificación y adaptación de procesos. Cada puerto fronterizo de entrada terrestre dispone de información concerniente a la línea de base ambiental. Probablemente, varios de estos puertos podrían ampliarse antes de generar efectos ambientales significativos. En algunos casos, la introducción de nuevos procesos y los cambios infraestructurales asociados podrían causar efectos ambientales positivos comparados con la Alternativa de Inacción. Para cada iniciativa que requiera un análisis adicional, el encargado de tomar decisiones revisará las circunstancias específicas mediante la elaboración de un EA que nivelará la presente PEA e incorporará técnicas de gestión adaptativa y sistemas de monitoreo. En caso de observar efectos significativos, esta persona preparará una Declaración de Impacto Ambiental con las acciones a ser implementadas.

Proyecto de PEA de US-VISIT

11-PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

US-VISIT ha mantenido y sigue conservando una iniciativa de comunicación transparente y abierta. US-VISIT se reúne regularmente con las partes interesadas de todo el país. En los últimos nueve meses, US-VISIT ha consultado a las personas y agencias interesadas en más de 30 reuniones en 10 estados de las fronteras sur y norte. En estas reuniones, US-VISIT ha tratado numerosos temas y problemas incluyendo la aplicabilidad de ciertas propuestas a ciertas personas, los tiempos de espera, la privacidad, el comercio y el turismo.

Cuando se inició el proceso del Proyecto de PEA, US-VISIT publicó un anuncio (Apéndice A: Materiales para la Participación del Público) dirigido a las personas en la lista de las partes interesadas que estaban en alerta electrónica. Esta lista contiene hoy en día más de 3.000 direcciones de correo electrónico de individuos o representantes de distintas áreas de interés, incluyendo al comercio y turismo local, nacional e internacional, inmigración, empresas privadas, universidades y a las fuerzas del orden. La lista también incluye las direcciones de varios funcionarios gubernamentales electos de los ámbitos local, estatal, federal e internacional, además de numerosos Departamentos de Transporte del estado.

En la actualidad, US-VISIT está publicando un Aviso de Disponibilidad [*Notice of Availability* (NOA)] del Proyecto de PEA y Reuniones Públicas en el Registro Federal y también está proporcionado información similar en periódicos nacionales y en algunos periódicos locales. Además, US-VISIT distribuirá el NOA, o la información de éste, a las partes interesadas, las personas y agencias con quienes ha mantenido reuniones.

US-VISIT también está distribuyendo copias del Proyecto de PEA a las personas incluidas en la lista y a numerosas bibliotecas públicas locales. (Véase Sección 15: Lista de Distribución).

El período de 30 días para comentarios sobre el Proyecto de PEA finaliza el 18 de marzo de 2006. US-VISIT realizará reuniones abiertas al público durante dicho período. Estas reuniones serán celebradas en siete comunidades de los Estados Unidos. (Para

obtener una lista de los lugares de reunión) véase Apéndice A: Materiales para la Participación del Público.

Las partes interesadas pueden solicitar una copia del Proyecto de PEA (impresa o en formato electrónico, y en inglés o castellano) o hacer comentarios (también en inglés o castellano) sobre el proyecto, mediante alguno de los métodos mencionados a continuación.

Escribir a: Programa US-VISIT – Comentarios, Attn: Director de Programas Ambientales, P.O. Box 587, Arlington, VA 22216-0587.
Vía correo electrónico a: US-VISIT.environmental@dhs.gov.

Las partes interesadas también pueden descargar una copia del documento por Internet desde el sitio www.us-visitfacility.us. US-VISIT recomienda que los interesados participen acercando sus opiniones sobre el Proyecto de PEA. Después de haber considerado los comentarios sustanciales, US-VISIT preparará una PEA Final para tratar dichos comentarios, incorporar información y análisis adicionales, y hacer recomendaciones al encargado de tomar decisiones. Una vez completada la PEA Final, US-VISIT elaborará un documento con decisiones que comprenderá en detalle el curso de acciones seleccionadas. La PEA Final y el documento mencionado estarán a disposición del público.

Proyecto de PEA de US-VISIT

12-REFERENCIAS¹

Documentación de NEPA para Incrementos de US-VISIT

Programa US-VISIT. 2003nepa-a. “Ausencia de impactos significativos: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada por Aire.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-b. “Evaluación Ambiental en Todo el País: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada por Aire.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-c. “Ausencia de impactos significativos: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada de Barcos Cruceros de Pasajeros.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2003nepa-d. “Evaluación Ambiental en Todo el País: Implementación de US-VISIT en Puertos de Entrada de Barcos Cruceros de Pasajeros.” Incremento 1. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2005nepa-e. “Ausencia de impactos significativos: Prueba de Concepto del Incremento 2C de US-VISIT en Puertos de Entrada Terrestre Seleccionados.” Incremento 2C. Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT. 2005nepa-e. “Evaluación Ambiental Final: Prueba de Concepto del Incremento 2C de US-VISIT en Puertos de Entrada Terrestre Seleccionados.” Incremento 2C. Departamento de Seguridad Nacional.

Guías y Reglamentaciones

Consejo de Calidad Ambiental. Guía del Análisis de NEPA para Impactos Transfronterizos. (1 de julio de 1997).

Consejo de Calidad Ambiental. Reglamentaciones para

1 N del T: Los títulos en inglés se encuentran disponibles en la versión en inglés de este documento. Puede descargarla de http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/editorial/editorial_0820.xml

Implementar las Provisiones de Procedimiento de la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente de 1969. 43 Fed. Reg. 55990 (Nov. 28, 1978).

Departamento de Defensa. Comisión Especial de Tareas del Servicio de Defensa en Administración Nacional de Imagen y Representación. 63 Registro Federal 172 (1998).

Departamento de Seguridad Nacional. Aviso para Extranjeros No Inmigrantes para Ser Inscriptos en el Sistema de Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes en los Estados Unidos. 69 Registro Federal 2 (2004).

Departamento de Transporte. Aprobación y Promulgación de Planes de Implementación en Washington. 69 Registro Federal 168 (2004).

Leyes y Mandatos

Ley de Seguridad de Aviación y Transporte, 49 U.S.C. 40101, Pub. L. 107-71 (2001).

Ley de Política Energética. 42 U.S.C. 15801, Pub. L. 109-58 (2005).

Ley de Refuerzos de Seguridad de Frontera e Ingreso con Visa, 8 U.S.C. 1701, Pub. L. 107-173 (2002).

Ley de Reforma de Inmigración Ilegal y Responsabilidad del Inmigrante, 8 U.S.C. 1882, Pub. L. 104-208 (1996).

Ley de Mejora en la Administración de Datos de los Servicios de Inmigración y Naturalización, 8 U.S.C. 1365, Pub. L. 106-215 (2000).

Ley de Seguridad del Transporte Marítimo, 46 U.S.C. 2101, Pub. L. 107-295 (2002).

Modificación de Ciertas Fechas Límite para Documentos de Entrada y Salida Legibles por Máquina e Inviolables, 8 U.S.C.

Proyecto de PEA de US-VISIT

1721 (2004) [Enmienda a la Sección 303 de la Ley de Refuerzos de Seguridad de Frontera e Ingreso con Visa, 8 U.S.C. 1701, Pub. L. 107-173 (2002)].

Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente, 42 U.S.C. (1969), enmendado por L. Pub. L. 91-190, 42 U.S.C. 4321-4347, 1 de enero de 1970; Pub. L. 94-52, 3 de julio de 1975; Pub. L. 94-83, 9 de agosto de 1975 y Pub. L. 97-258, § 4(b), 13 Sept. de 1982.

Ley para Unir y Fortalecer a los EE.UU. Garantizando Instrumentos Adecuados Requeridos para Interceptar y Obstruir el Terrorismo” [Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism] (USA Patriot Act), 18 U.S.C. 1, Pub. L. 107-56 (2001).

Ley del Programa de Exención de Visas - Visa Waiver Permanent Program Act, 8 U.S.C. 1187, Pub. L. 106-396 (2000).

Documentos de US-VISIT

Programa US-VISIT. 2004strat. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras ‘Definición del Problema’.” Departamento de Seguridad Nacional.

Smart Border Alliance. 2005sba-a. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras con Visión Comercial.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-b. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigración y Fronteras. Estrategia de Administración de Datos.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-c. “Plan Estratégico de US-VISIT para las Instalaciones de Administración de Inmigraciones y Fronteras. Estrategia de Ingeniería.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-d. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Administración de Inmigraciones y Fronteras.

Estrategia de Implementación y Análisis de Costo/Beneficio.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005sba-e. “Plan Estratégico de US-VISIT para la Estrategia de tecnología de la información para la Administración de Inmigración y Fronteras.” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Smart Border Alliance. 2005-f. “Plan del Programa US-VISIT” Rosslyn, VA: Smart Border Alliance.

Estudios Ambientales de Base

Programa US-VISIT 2003ebs-a. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistemas de los Ríos Gila, Salt y Verde.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-b. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistemas de los Grandes Lagos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-c. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema de los Ríos del Golfo de Maine.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-d. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Lago Champlain” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-e. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Colorado Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-f. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Grande Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003ebs-g. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Río Grande Medio y Superior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Programa US-VISIT 2003ebs-h. “Estudio Ambiental de Base: Ecosistema del Sur de California.” Departamento de Seguridad Nacional.

Evaluación Estratégica del Medio Ambiente

Programa US-VISIT 2003sea-a. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Cuenca de Columbia.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-b. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Río Connecticut y Ecosistema Long Island Sound.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-c. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistemas de los Ríos Gila, Salt y Verde.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-d. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de los Ríos del Golfo de Maine.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-e. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Lago Champlain.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-f. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Colorado Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-g. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de Alaska Interior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-h. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Grande Inferior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-i. “Evaluación Estratégica del

Medio Ambiente: Ecosistema del Río Grande Medio y Superior.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-j. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistemas de los Grandes Lagos del Mississippi.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-k. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Cabecera del Mississippi y Pradera Tallgrass.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-l. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema de la Costa del Pacífico Norte.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-m. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Sureste de Alaska.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-n. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Sur de California.” Departamento de Seguridad Nacional.

Programa US-VISIT 2003sea-o. “Evaluación Estratégica del Medio Ambiente: Ecosistema del Río Missouri Superior y Yellowstone.” Departamento de Seguridad Nacional.

Órdenes del Ejecutivo

Orden del Ejecutivo 12114: Efectos Ambientales en el Extranjero de Acciones Federales Importantes [*Environmental Effects Abroad of Major Federal Actions*] 44 Registro Federal 57 (1979).

Orden del Ejecutivo 12845: Requerimiento de los Organismos para Adquirir Equipo Computarizado con Ahorro de Energía [*Requiring Agencies to Purchase Energy Efficient Computer Equipment*]. 58 Registro Federal 77 (1993).

Orden del Ejecutivo 12092: Ahorro de Energía y Conservación del Agua en Instalaciones Federales [*Energy Efficiency and Water Conservation at Federal Facilities*]. 59 Registro Federal 47 (1994).

Proyecto de PEA de US-VISIT

Orden del Ejecutivo 13101: Por un Gobierno más Ecológico mediante la Conservación del Agua, el Reciclaje, y la Adquisición Federal [*Greening the Government Through Waste Prevention, Recycling, and Federal Acquisition*]. 63 Registro Federal 179 (1998).

Orden del Ejecutivo 13123: Por un Gobierno más Ecológico mediante el Manejo del Ahorro de Energía [*Greening the Government Through Efficient Energy Management*]. 64 Registro Federal 109 (1999).

Mapas

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-a. “Aeropuertos, Puertos de Transbordadores, Puertos Marítimos, y Estaciones Ferroviarias de las Ecoregiones de la Frontera de los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-b. “Producción de la Descripción Nacional ASC y las Ecoregiones de la Frontera de los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-c. “ACS en el Ámbito Nacional.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-d. “Puertos Terrestres de Entrada a los Estados Unidos y Ecoregiones de Frontera de los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-e. “Puertos Marítimos Internacionales de Norteamérica.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-f. “Oficina Consular de los Estados Unidos y Embajadas en Norteamérica.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-g. Puertos Terrestres de Entrada a los Estados Unidos.” Departamento de Seguridad Nacional.

Centro Geoespacial, Oficina de Instalaciones de Ingeniería, Programa US-VISIT 2006mapa-h. “Puertos Marítimos y Aeropuertos del Programa US-VISIT.” Departamento de Seguridad Nacional.

Otros Textos Relacionados

Andreas, P. 2005. “La Mexicanización de la Frontera entre EE.UU. y Canadá: Interdependencia Asimétrica en un Contexto de Seguridad Cambiante” *Canadian Business and Current Affairs*, Vol. 60, Nro. 2: pág. 449.

Buró de Censos y Estadísticas Internacionales. 2006. Departamento de Comercio de los EE.UU. Descargado de <http://www.census.gov>.

Consejo de Relaciones Exteriores. “Terrorismo: Preguntas y Respuestas.” Descargado de: <http://cfrterrorism.org/security/borders2.html>.

García, J. 2006. Cuarta Reunión Estatal de Naciones Indias. El Congreso Nacional de Indios Americanos. Descargado de <http://www.ncai.org>.

Oficina General de Contabilidad. 2002. Evaluación de Tecnología: Uso de Biometría para la Seguridad Fronteriza. GAO-03-174.

Administración General de Servicios. 2005. Estándares de Instalaciones para el Servicio de Edificios Públicos. Descargado de: <http://www.gsa.gov/P100>.

Administración General de Servicios. 2005. Guía Completa para el Diseño de Edificios. Descargado de: <http://www.gsa.gov/sustainable>.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Administración General de Servicios. 2005. "Informe Prospectivo."

Koslowski, R. 2005. "Desafíos Reales de la Frontera Virtual; La Puesta en Práctica de US-VISIT." Newark, NJ.: Instituto de Políticas Migratorias.

Merton, R.K. 1957. "Teoría Social y Estructura Social." Glencoe, IL: Free Press. págs. 195-206.

NEPA Task Force. 2003. Modernización de la Puesta en Práctica de la NEPA Implementation. Consejo para la Calidad Ambiental.

Oficina del Ejecutivo Federal para el Medio Ambiente. 2006. Desafío Electrónico Federal (Página Principal). Descargado de <http://www.federalelectronicchallenge.net/>.

Passel, J.S. and Suro, R. 2005. Ascenso, Cima y Caída: Tendencias en Inmigración en los EE.UU. 1992-2004. Centro Hispánico Pew. Descargado de: <http://pewhispanic.org/files/reports/53.pdf>.

Perrow, C. 1984. Accidentes Normales: La vida con Tecnologías de Alto Riesgo. NY: Libros Básicos.

Perrow, C. 1999. Accidentes Normales. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Segee, B.P. and Neeley, J.L. 2006. Expuestos: Los Impactos de la Política de Inmigración sobre la Vida Salvaje y el Ambiente en las zonas fronterizas de Arizona. Defensores de la Vida Salvaje.

Scheuler, T and Holland, H. 2000. "La Importancia de la Impermeabilidad. Técnicas de Protección de Cuencas Hidrológicas." La Práctica de la Protección de Cuencas Hidrológicas. Ellicott City, MD: Centro para la Protección de Cuencas Hidrológicas. Págs.,100-111.

Scheuler, T and Holland, H. 2000. "La Importancia de la Impermeabilidad. Técnicas de Protección de Cuencas Hidrológicas." La Práctica de la Protección de Cuencas Hidrológicas. Ellicott City, MD: Centro para la Protección de

Cuencas Hidrológicas. Págs.,100-111.

Taylor, J.C., Robideaux, D.R. y Jackson, G.C. 2004. "EE.UU - Canadá Transporte y Logística: Impactos Fronterizos y Costos, Causas, y Soluciones Posibles." Transportation Journal, Otoño.

La Comisión del 11/9. 2004. El Informe de la Comisión del 11/9. Nueva York: W.W. Norton & Company.

Proyecto de PEA de US-VISIT

13-ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ASC-Centros de Solicitud de Ayuda [*Application Support Centers*]

APIS-Sistema Avanzado de Información sobre Pasajeros [Advance Passenger Information System]

CAFTA -Tratado de Libre Comercio Centroamericano [Central American Free Trade Agreement]

CBP-Aduana y Protección de Fronteras [*Customs and Border Protection*]

CEQ- Consejo para la calidad ambiental [Council on Environmental Quality]

CIS-Servicios para Ciudadanos y de Inmigración [Citizenship and Immigration Services]

DHS-Departamento de Seguridad Nacional [Department of Homeland Security]

DOJ-Departamento de Justicia [Department of Justice]

DOT-Departamento de Transporte [Department of Transportation]

EA-Estudio Ambiental [Environmental Assessment]

EBS-Estudio Ambiental de Base [Environmental Baseline Study]

EIS-Declaración de Impacto Ambiental [Environmental Impact Statement]

EMS-Sistema de Gestión Ambiental [Environmental Management System]

EO-Orden del Ejecutivo [Executive Order]

FONSI- Hallazgo de Ausencia de Impacto Significativo [Finding of No Significant Impact]

GSA-Administración de Servicios Generales [General Services

Administration]

GIS-Sistema de Información Geográfica (SIG) [Geographic Information System]

LPOE-Puerto de Entrada Terrestre [Land Port of Entry]

NAFTA-Tratado Norteamericano de Libre Comercio [North American Free Trade Agreement]

NEPA-Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente [National Environmental Policy Act]

NOA-Aviso de Disponibilidad [Notice of Availability]

NMFS-Servicio Nacional de Pesca Marina [National Marine Fisheries Service]

PEA-Evaluación Ambiental Programática [Programmatic Environmental Assessment]

POE-Puerto de Entrada [Port of Entry]

RFID-Identificación por radiofrecuencia [Radio Frequency Identification]

RTE-Especies raras, amenazadas y en peligro de extinción [Rare, threatened and endangered species]

SEA-Valoración Ambiental Estratégica [Strategic Environmental Appraisal]

USFWS-Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. [U.S. Fish and Wildlife Service]

US-VISIT-Tecnología de Indicador de Situación de Visitantes e Inmigrantes de los Estados Unidos [United States Visitor and Immigrant Status Indicator Technology]

USCIS-Servicio de Ciudadanía e Inmigración de los EE.UU. (ahora CIS) [United States Citizenship and Immigration Services]

Proyecto de PEA de US-VISIT

14-LISTA DE PREPARADORES

OFICINA DE INSTALACIONES E INGENIERÍA DE US-VISIT

Lisa J. Mahoney- Directora del Programa Ambiental

Caroline Gary- Directora de Proyectos, Reuniones Públicas e Información de Participación Pública

Emily Bond-Directora de Proyectos y de Gestión de Datos,
Michael Baker, Jr. Inc.

Maren Williams-Directora de Proyectos y de Participación Pública,
Soluciones de Gestión de Casos

COMITÉ DIRECTIVO DEL PROYECTO DE PEA DE US-VISIT

Matt Coughlin, Extensión de US-VISIT

Dick Davis, Presupuesto y Finanzas de US-VISIT

Bill Graves, Tecnología Informática de US-VISIT

Ryan Johnson, Asociación de Fronteras Inteligentes

Colleen Manaher, Gestión de Desarrollo de US-VISIT

Kim Nivera, Operaciones de Misión de US-VISIT

Stephanie Obadia, Extensión de US-VISIT

Joe O’Gorman, Asociación de Fronteras Inteligentes

Keith Uhlenhake, Oficina del Estratega Principal de US-VISIT

Joe Wolfinger, Oficina de Compras y Administración de Programas

Steve Yonkers, Oficial de Privacidad, Oficina del Estratega

Principal de US-VISIT

Proyecto de PEA de US-VISIT

EQUIPO TÉCNICO

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Áreas de los Proyectos
Ray Clark	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Economía de Recursos y Políticas, Universidad de Duke. Licenciatura de la Universidad del Estado de Jacksonville. Más de 25 años de experiencia en políticas ambientales e implementación de la NEPA.	Resumen Técnico, medio ambiente perjudicado, conformidad con la NEPA, asuntos transfronterizos, efectos acumulativos.
Sara Brodnax	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Concentración de Administración de Ecosistemas, Universidad de Duke; Licenciatura en Estudios Ambientales, Subespecialización en Biología, Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill.	Recursos biológicos, energía, ruido, residuos.
Tracy Parsons	The Clark Group, LLC	Maestría en Administración Ambiental-Concentración de Recursos del Agua y del Aire, Universidad de Duke. Licenciatura en Biología Marina de la Universidad de Maryland. Tres años de experiencia en análisis técnicos.	Calidad del aire, utilización del suelo, recursos del agua.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Áreas de los Proyectos
Reed Rippen	RTR Technologies, LLC	Maestría de Ciencias en Ciencias Informáticas y Sistemas de Administración de la Información de la Universidad de Baltimore. Más de 20 años de experiencia en el desarrollo y puesta en práctica de modelos de simulación de casos discretos.	Modelado de tráfico.
Debi Rogers	The Clark Group, LLC	MBA (Maestría de Administración de Empresas) de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. Licenciatura de la Universidad Villanova. Más de 12 años de experiencia en administración de proyectos, implementación de la NEPA, y la participación pública.	Conformidad con la NEPA, administración de proyectos, participación pública.
Bedad Sanai	Michael Baker, Jr., Inc.	Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica y Desarrollo Internacional de la Universidad Clark. Licenciatura en Ciencias Informáticas/ Matemáticas, Universidad Marist. Más de 15 años de experiencia en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y sistemas en red. Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica y Desarrollo Internacional de la Universidad Clark. Licenciatura en Ciencias Informáticas/Matemáticas, Universidad Marist. Más de 15 años de experiencia en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y sistemas en red.	Sistemas de Información Geográfica SIG y mapeo.
Hassan Symes	Michael Baker, Jr., Inc.	Licenciatura en Ciencias Ambientales y Políticas-y Concentración del Uso, Licenciatura en Sistemas de Información Geográfica & Cartografía Informatizada de la Universidad de Maryland. Más de tres años de experiencia en mapeo, Sistemas de Información Geográfica (SIG) y trabajo de bases de datos ambientales.	Sistemas de Información Geográfica SIG y mapeo.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Nombre	Empresa	Educación y Experiencia	Zonas de los proyectos
Shannah Whithaus	The Clark Group, LLC	Licenciatura en Historia e Inglés de la Universidad de Texas-Austin. 14 años de experiencia en escritura, revisión y diseño de impresos y documentos electrónicos.	Revisión técnica y diseño de documentos.
Gary Williams	The Clark Group, LLC	Doctorado en Sociología de la Universidad del Estado de Colorado; Maestría y Licenciatura de la Universidad de Georgia. Más de 30 años de experiencia en el estudio de impactos ambientales.	Administración de Análisis Técnico; Recursos culturales y de tribus de Indios Americanos; socioeconomía y justicia ambiental.

Proyecto de PEA de US-VISIT

15: LISTA DE DISTRIBUCIÓN.

Proyecto de PEA de US-VISIT

Tipo de contacto	Nombre	Apellido	Agencia	Cargo
Agencias u oficinas federales	Charlene	Vaughn	Consejo Asesor para la Preservación Histórica (ACHP)	
	John	Furry	Cuerpo de Ingenieros del Ejército	
	Horst	Greczmiel	Consejo para la Calidad Ambiental (CEQ)	
	Frances	Adams	Departamento de Seguridad Nacional (DHS)	
	Juan	Reyes	Departamento de Seguridad Nacional (DHS)	Director, Oficina de Programas Ambientales y de Seguridad
	Vijai	Rai	Departamento del Interior (DOI), Oficina de Política Ambiental y Cumplimiento de Las Normas	
	Marthea	Rountree	Agencia Federal de Protección del Medio Ambiente (EPA)	
	Ralph	Thompson	Administración Federal de Aviación, Aeropuertos	Gerente de Necesidades del Medio Ambiente y de la Comunidad
	Jerry	Pender	FBI	Sub-Director Auxiliar
	Fred	Skaer	Administración Federal de Carreteras (FHWA)	
	Pat	Carter	Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre	
	Steve	Kokkinakis	Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica, Servicio Nacional de Pesquerías Marinas	
	Kathryn	Jones	Administración de Seguridad del Transporte (TSA). Programa Ambiental	Directora del Programa Ambiental
	Daniel	Renaud	Estados Unidos. Servicio de Ciudadanía e Inmigración de Los Estados Unidos (USCIS)	
	Capitán Kevin	Dale	Estados Unidos. Guardacostas	Comandante (G-MPS)
Russ	D'Hondt	Estados Unidos. Aduanas y Protección Fronteriza (CBP)		
John	Wagner	Estados Unidos. Aduanas y Protección Fronteriza (CBP)	Director, Programas Automatizados de Pasajeros	
Renee	Smoot	Estados Unidos. Aduanas y Protección Fronteriza (CBP). Oficina de Finanzas	Director Ejecutivo de la Administración de Activos	
Janet M.	Boodro	Estados Unidos. Departamento de Justicia		
John	Most	Estados Unidos. Departamento de Justicia		

Proyecto de PEA de US-VISIT

	John	Cook	Estados Unidos. Departamento de Estado	
	James J.	Zok	Estados Unidos. Departamento de Transporte, Administración Marítima	Socio Administrador de Aprobación Financiera y Prioridad de Carga
	Colin	Wagner	Estados Unidos. Administración de Servicios Generales (GSA)	Arquitecto
	Kevin	Merkel	Estados Unidos. Oficina de Inmigración y Servicios de Seguridad de Aduana (ICE)	
	Mike	Barton	Departamento de Transporte (DOT) E Instalaciones Públicas de Alaska	Comisionado
	David	Liebersbach	Departamento de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Alaska	Director.
	Dale	Buskirk	Departamento de Transporte de Arizona (DOT)	Director de la División de Planeamiento de Transporte.
	Rudy	Perez, Jr.	Departamento de Transporte de Arizona (DOT)	Oficial de Enlace Para Arizona-México
	William	Kempton	Departamento de Transporte de California (DOT)	Director
	Pedro	Orso-Delgado	Departamento de Transporte de California (DOT)	Director del Distrito 11 del Departamento de Transporte de California.
	Henry	Renteria	Oficina de Servicios para Emergencias del Gobernador de California	Director
	William	Bishop	Oficina de Seguridad Nacional de Idaho	Director
	Ron	Kerr	Departamento de Transporte de Idaho (DOT)	Planificador Principal de Transporte. División de Planeamiento de Transporte
	Kevin	Rosseau	Departamento de Transporte de Maine(DOT).	Fronteras, Relaciones Con Canadá y Puertos Pequeños
	Arthur	Cleaves	Agencia de Manejo de Emergencias de Maine	Director
	Gloria	Jeff	Departamento de Transporte de Michigan (DOT)	Directora
	Capt. John	Ort	Seguridad Nacional de Michigan	Jefe, División de Manejo de Emergencias
	Carol	Molnau	Departamento de Transporte de Minesota (DOT)	Directora / Comisionada de Transporte
	Al	Bataglia	Departamento de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Minnesota (HSEM)	Directora de la HSEM, Minnesota

Proyecto de PEA de US-VISIT

Agencias u oficinas estatales	Jim	Lynch	Departamento de Transporte de Montana (DOT)	Director.
	Dan	McGowan	Servicios para Desastres y Emergencias de Montana, Departamento de Asuntos Militares (HAERC)	Administrador, División de Servicios Para Desastres y Emergencias
	Richard	Flynn	Departamento de Seguridad de New Hampshire	Comisionado, División de Servicios, Comunicaciones, y Manejo de Emergencias
	Carol	Murray	Departamento de Transporte de New Hampshire (DOT)	Comisionado
	Jim	Creek	Departamento de Transporte de Nuevo México (DOT)	Encargado de Proyecto, Funcionario de la Frontera de Nuevo México
	Rhonda	Faught	Departamento de Transporte de Nuevo México (DOT)	Secretaria del Departamento de Carreteras y Transporte de Nuevo México.
	Tim	Manning	Seguridad Nacional de Nuevo México	Director de Seguridad Nacional de Nuevo México
	Jerry	Cioffi	Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (DOT)	Director
	James	McMahon	Oficina de Seguridad Nacional del Estado de Nueva York	Director
	Ruth	Pierpont	Oficina de Parques, Recreación y Preservación Histórica del Estado de Nueva York	Directora, Oficina de Servicios Externos
	Jack	Olson	Departamento de Transporte de Dakota del Norte (DOT)	Planificador Principal
	Doug	Friez	División de Seguridad Nacional y Manejo de Emergencias de Dakota del Norte	Director
	Gus	De La Rosa	Departamento de Transporte de Texas (DOT)	Director. Oficina de Relaciones Internacionales
	Ed	Perez	Departamento de Transporte de Texas (DOT)	Director Ejecutivo, Oficina Federal de Relaciones de Estado
	Steve	McCraw	Seguridad Nacional de Texas.	Director
	Sam	Lewis	Departamento de Transporte de Vermont (DOT)	Director de Operaciones
	Capt. Chris	Reinfurt	Oficina de Seguridad Nacional de Vermont	Director

Proyecto de PEA de US-VISIT

	Jim	Mullen	Departamento Militar de Washington, División de Manejo de Emergencias	Director
	Todd	Harrison	Departamento de Transporte del Estado de Washington	Administrador Auxiliar Regional
	Todd	Carlson	Departamento de Transporte del Estado de Washington (DOT)	Gerente de Planeamiento y Operaciones, Oficinas Centrales del Área de Mount Bake
Grupos de defensa o interés.	Barbara	Kostuk	Asociación Estadounidense de Transporte Aéreo	Director, Asuntos Federales y Facilitación
	James C.	May	Asociación Estadounidense de Transporte Aéreo	Presidente y Gerente General
	Diane	Peterson	Consejo Internacional de Aeropuertos	Vicepresidente Principal, Asuntos Internacionales
	Greg	Principato	Consejo Internacional de Aeropuertos	Presidente
	Charles	Barclay	Asociación Estadounidense de Ejecutivos de Aeropuertos	Presidente
	Carter	Morris	Asociación Estadounidense de Ejecutivos de Aeropuertos	Vicepresidente Principal, Política de Seguridad del Transporte
	Kurt	Nagle	Asociación Estadounidense de Funcionarios Portuarios	Presidente y Gerente General
	Gregg	Rodgers	Asociación Estadounidense de Abogados de Inmigración (AILA)	Abogado, Garvey Schubert Barer
	Marco	Lopez	Comisión Arizona-México	Director Ejecutivo
	David	Randolph	Comisión Arizona-México	Funcionario de Coordinación de Fronteras
	Dan	Elash	Blue Water Bridge Authority	Presidente/ Gerente General.
	Luis	Ramirez	Alianza del Comercio Fronterizo (BTA)	Presidente del Comité de Inmigración
	Maria Luisa	O'Connell	Alianza del Comercio Fronterizo (BTA)	President
	Thomas	Garlock	Asociación de Operarios de Puentes y Túneles (BTOA)	Presidente

Proyecto de PEA de US-VISIT

	Jose	Galvan	Compañía Brownsville y Matamoros Bridge Company	Director Ejecutivo
	Pete	Sepulveda, Jr.	Puente del Condado Cameron	Director del Condado Cameron – Departamento de Transporte – Puente de Libre Comercio en Los Indios y Los Tomates/Puente Internacional Veteranos.
	Jim	Phillips	Alianza del Comercio Fronterizo entre Canadá y los EE.UU.	Presidente / Director General
	Jessica	Vaughan	Centro de Estudios sobre la Inmigración	
	Mary	Rodriguez	Departamento del Puente de la Ciudad del Río – Puente del Río	Director del Puente
	Hector	Rodriguez	Departamento de Sistema del Puente de la Ciudad Paso del Águila	Administrador del puente – Puentes Paso del Águila I y II
	Departamento de Calles de la Ciudad El Paso – Servicios del puente		Departamento de Calles de la Ciudad El Paso (Calle Stanton, Puente Paso del Norte, Puente Zaragoza)	
	Gordon	Jarvis	Detroit & Canada Tunnel Corporation, Detroit-Túnel Windsor	Presidente / Director General
	Dan	Stamper	Detroit International Bridge Company	Presidente, Puente Amabassador
	Stephanie	Caviness	Asociación de Comercio Exterior El Paso	Presidente
	Roy	Gilyard	Organización de Planificación Metropolitana El Paso	Director Ejecutivo
	K. Blake	Hastings	Alianza de Libre Comercio	Director Ejecutivo
	Phillip	Becker, P.E.	International Bridge Plaza - Puente Sault Sainte Marie	Gerente / Ingeniero
	J. Michael	Crye	Consejo Internacional de Líneas de Cruceros	Presidente
	Manuel	Rubio	Comisión Internacional de Límites y Aguas	Oficial de Límites y Propiedades-Oficial de Propiedades (Puente de las Américas, Fabens, Fort Hancock)
	Kathleen	Campbell-Walker	Kemp Smith, LLP	Miembro de la Junta Directiva, Asociación de Comercio Exterior de El Paso

Proyecto de PEA de US-VISIT

	Rafael	Garcia, Jr.	Sistemas del Puente Internacional Laredo	Director de Puente (Puente Solidaridad Colombia, Puente Comercio Mundial, Puente Puerta de Las Américas, Puente Internacional Juárez-Lincoln)
	Carlos	Garza	Comité del Puente Internacional Hidalgo-MacAllen	Presidente
	Suzanne	Haddock	Biblioteca Pública del Condado Santa Cruz-Nogales	Directora
	Ron	Rienas	Autoridad del Puente para la Paz	Director General-Autoridad del Puente para la Paz y del Puente Público entre Fort Erie y Buffalo
	Jesse	Medina	Zona sur del Puente Reynosa-Pharr	Director del Puente
	Richard	Slack	Puente Presidio-Texas	Propietario
	Jose	Gonzalez	Puente Internacional Roma	Director
	Michel	Fournier	St. Lawrence Seaway International Bridge Corp.	Presidente / Director General
	Sam	Vale	Starr Camargo Bridge Company	Presidente
	Joe	Lopez	Asociación Tejana de las Cámaras de Comercio Mejicanas y Estadounidenses	Último Director
	Sam	Sparks	The B&P Bridge Company – Puente Internacional Progreso	
	Robert	Horr	Autoridad del Puente Internacional de Las Mil Islas	Director Ejecutivo
	Shane	Sanford	Autoridad del Puente Internacional de Las Mil Islas	
	Richard A.	Webster	Asociación Americana de la Industria del Turismo	Vicepresidente de Asuntos Gubernamentales
Departamento de Recursos Naturales de Alaska (DNR), Oficina de Historia y	Judith	Bittner	Arqueología y Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO)	Director de la Oficina de Historia y Arqueología, y de SHPO
	James W.	Garrison	Oficina de Preservación Histórica del Estado de Arizona (SHPO)	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Milford Wayne	Donaldson	Oficina de Preservación Histórica de California-Departamento de Parques y Recreación	Oficial de Preservación Histórica Estatal

Proyecto de PEA de US-VISIT

	Steve	Guerber	Sociedad Histórica del Estado de Ohio	Director Ejecutivo y Oficial de Preservación Histórica del Estado
	Earl G.	Shettleworth, Jr.	Comisión de Preservación Histórica del Estado de Maine	Director
	Brian D.	Conway	Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO) y Centro Histórico del Estado de Michigan	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Nina	Archabal	Sociedad Histórica del Estado de Minnesota	Director de la Sociedad Histórica de Minnesota
	Mark F.	Baumler	Oficina de Preservación Histórica Estatal (SHPO) y Centro Histórico del Estado de Montana	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	James	McConaha	División de Recursos Históricos de New Hampshire	Funcionario de Preservación Histórica Estatal
	Katherine	Slick	Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo Mexico	Director-Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Janice	Biella	División de Preservación Histórica de Nuevo Mexico – Servicios de Preservación y Revisión de Proyectos	Gerente de Servicios de Preservación – RPA, Arqueólogo (Región Central de los Servicios de Preservación)
	Terry	Colley	Sección de Revisión Federal y Estatal, División de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas	Director Adjunto
	Merlan E.	Paaverud, Jr.	Sociedad Histórica Estatal de Dakota del Norte	Director
	Mark H.	Denton	Sección de Revisión Federal y Estatal, División de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas	Director
	Jane	Lendway	División de Preservación Histórica de Vermont	Oficial de Preservación Histórica Estatal
	Allyson	Brooks	Departamento de Arqueología y Preservación Histórica de Washington	Oficial de Preservación Histórica Estatal

Proyecto de PEA de US-VISIT

Biblioteca				
			Biblioteca Pública Bellingham	
			Biblioteca Pública de los Condados de Erie y Buffalo	
			Biblioteca Pública de Denver	
			Biblioteca Pública de Detroit	
			Biblioteca Pública de Laredo	
			Biblioteca Pública de Miami-Dade	
			Biblioteca Pública de San Antonio	
			Biblioteca Pública de San Diego	
			Biblioteca Pública de San Ysidro	
			Biblioteca Pública Central de Seattle	
			Biblioteca Pública de Albuquerque	
			Biblioteca Pública Z. J. Loussac - Anchorage	
			Biblioteca Pública de Bangor	
			Biblioteca Parmly Billings	
			Biblioteca Pública de El Paso: Biblioteca Armijo Branch	
			Biblioteca Pública del Estado de Hawaii	
			Biblioteca Pública de Houston	
			Biblioteca Pública de Los Angeles	
			Biblioteca Pública de Minneapolis	
			Biblioteca Pública de Nueva York	
			Biblioteca Pública de Filadelfia	
			Biblioteca Pública de Phoenix	
			Biblioteca Principal Joel D. Valdez - Tuscon	
			Biblioteca Pública del Distrito de Columbia	

ANEXO A. MATERIAL PARA LA PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

Anuncio para las partes interesadas - Programa de Evaluación Ambiental

El Programa US-VISIT del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos [Department of Homeland Security (DHS)] anuncia su propósito de elaborar el Proyecto de Evaluación Ambiental Programática [Programmatic Environmental Assessment (PEA)] de acuerdo con las Disposiciones del Consejo sobre las Normas de Calidad Ambiental para la implementación de las Disposiciones de procedimientos de la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente de 1969 [National Environmental Policy Act (NEPA)]. Mediante la PEA se evaluarán los posibles impactos ambientales de la perspectiva propuesta, y los cambios operativos para tomar decisiones más apropiadas. Con la PEA se evaluará la elegibilidad, aplicabilidad, y evaluación de riesgos de los individuos durante el pre-ingreso, ingreso, control de situación, y salida. Los objetivos de US-VISIT son mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos y visitantes; facilitar el comercio y el turismo legales; garantizar la integridad de nuestro sistema inmigratorio; y proteger el derecho a la privacidad.

El programa US-VISIT hace público este anuncio para notificar en forma anticipada a las partes interesadas sobre la PEA. La PEA (1) definirá el propósito fundamental y la necesidad a los que responde US-VISIT, (2) describirá la(s) acción(es) propuesta(s), (3) identificará las alternativas razonables para satisfacer el propósito y la necesidad definidos, y (4) analizará las posibles consecuencias o ventajas ambientales a la vez que implementará dichas alternativas. La PEA evaluará los posibles impactos ambientales en determinados recursos, tales como el agua, el aire y bienes históricos. Durante el proceso de elaboración de la PEA, US-VISIT captará la participación de organismos federales, de gobiernos nacionales y locales, y del público en general.

El objetivo de US-VISIT es dar a conocer los avisos subsiguientes y llevar a cabo reuniones de participación pública, durante las cuales US-VISIT invitará al público a ofrecer sus opiniones

sobre la información y análisis en la PEA. US-VISIT tiene como objetivo iniciar reuniones de participación pública a comienzos de 2006. Estas reuniones se realizarán para informar al público y recibir comentarios que se incluirán en el Proyecto de la PEA. US-VISIT evaluará los comentarios principales e incorporará los cambios adecuados en la versión definitiva de la PEA. La fecha y lugar de todas las reuniones de participación pública se darán a conocer con al menos una semana de anticipación a través de los medios de comunicación locales en las ciudades y comunidades en las que se desarrollen dichas reuniones.

Para obtener información sobre US-VISIT, visite www.dhs.gov/us-visit.

Información sobre las reuniones públicas:

Todas las reuniones se realizarán de 5pm a 9pm.

21 de febrero de 2006

Miami, Florida

Centro Recreativo Comunitario McDonald, Habitaciones 1, 2 y 3
17051 Northeast 19th Ave, North Miami Beach, FL, 33162

23 de febrero de 2006

Buffalo, New York

Buffalo State College, vestíbulo del estadio deportivo
1300 Elmwood Ave., Buffalo, NY 14222

Detroit, Michigan

Coleman A. Centro Recreativo Coleman A. Young, salón multi-propósito
2751 Robert Bradby Drive, Detroit, MI 48207

28 de febrero de 2006

El Paso, Texas

Escuela Secundaria El Paso
800 Schuster Ave., El Paso, TX 79902

Tucson, Arizona

Colegio Comunitario Pima, Salón Comunitario de Amethyst,
edificio CC180
1255 N. Stone Ave., Tucson, AZ 85709

2 de marzo de 2006

Seattle y Bellingham, Washington

Área común de la Escuela Secundaria Bellingham
2020 Cornwall Ave, Bellingham, WA 98225

San Diego y San Ysidro, California

Centro Estudiantil del Colegio Comunitario del Sureste, Este
900 Otay Lakes Rd.. Chula Vista, CA 91910

ANEXO B. RESULTADO DE LOS ANÁLISIS POR NIVELES

METODOLOGÍA PARA ELABORAR LOS INFORMES ESTRATÉGICOS DE LOS ANÁLISIS AMBIENTALES

Introducción

En el año 2003, El programa US-VISIT del DHS evaluó en forma estratégica las condiciones del medio ambiente presentes en los puertos de entrada fronterizos [Land Port Of Entry (LPOE)] en la frontera entre los Estados Unidos, y Canadá y México respaldándose en estudios ambientales de base.

El enfoque de la Evaluación Estratégica del Medio Ambiente [Strategic Environmental Appraisal (SEA)] consistió en considerar las posibles consecuencias naturales, físicas y humanas de un programa propuesto en un contexto general. Características del enfoque estratégico:

- Garantizó la identificación de problemáticas a gran escala que tal vez no fueran identificadas mediante el enfoque tradicional que se centra en las acciones individuales dentro de un contexto social y geográfico más pequeño.
- Permite que los encargados de tomar las decisiones y las partes interesadas identifiquen las consecuencias de la acción propuesta y desarrollen medidas de mitigación sensatas o programas para evitar, minimizar, rectificar, reducir o compensar dichas consecuencias.
- Asegura que los planificadores cuenten con la información adecuada para tomar cualquier decisión de diseño necesaria con pleno conocimiento de los recursos que debieran, cuando fuera factible, ser evitados.
- Permite que los encargados de tomar las decisiones y las partes interesadas identifiquen aquellos temas y recursos que, dentro de un contexto más amplio, es poco probable que resulten afectados por la acción propuesta; y
- Permite a los encargados de tomar las decisiones y a las partes interesadas que dirijan sus esfuerzos a aquellos

recursos afectados que resultarán también afectados en el futuro por la investigación y consideración adicional detallada durante el proceso de la NEPA.

Metodología

El enfoque de la SEA da lugar a un uso más productivo de los recursos para el análisis y el desarrollo de las posibles medidas de mitigación. Existen 165 LPOE distribuidos en las fronteras del norte y sur. Debido a la amplia distribución geográfica de los LPOE, se encuentran ubicados en diversos contextos ecológicos y culturales. De esta manera, un contexto nacional para la SEA bien podría “atenuar” y opacar las consideraciones regionales y de importancia sobre los resultados. Por lo tanto, se requiere de un “análisis regional” más reducido. El “análisis regional” constituye el ecosistema (USFWS, 2003), así como las ecoregiones de nivel III según la USEPA (USEPA, 2003a) incluidas en cada ecosistema.

Se eligió un ecosistema amplio para esta etapa inicial de recolección de datos, y de análisis por las siguientes razones:

- Un ecosistema incluye a todos los organismos vivientes (individuos, plantas, animales y microorganismos), a su entorno físico (suelo, agua, y aire) y a los ciclos naturales que los sostienen (independientemente de las fronteras políticas).
- Todos los elementos que integran el ecosistema están interconectados; por lo tanto, las acciones que afecten a uno repercutirán en el resto.
- Un contexto amplio permite captar acciones potencialmente acumulativas, y
- Los organismos de recursos en general han adoptado y respaldado un enfoque para la conservación del ecosistema (y análisis del impacto); ya que una perspectiva integral favorece la protección de la función, la estructura y la composición de las especies de una región, así como su uso socioeconómico sostenible.

Las ecoregiones de nivel III según la USEPA, que integran cada sistema fueron elegidas por las siguientes razones:

- Son áreas con cierta homogeneidad dentro de los

ecosistemas;

- Son sectores lo suficientemente pequeños como para que puedan medirse y definirse los efectos menores y los de mayor escala;
- Los recursos relacionados con las diferencias de espacio en la calidad y la cantidad de componentes, incluso suelos, vegetación, clima, geología y fisiografía, son relativamente homogéneos dentro de una determinada ecoregión;
- Marcan una división entre los diferentes patrones del impacto humano en el medio ambiente, y los diferentes patrones en la calidad actual de los recursos ambientales, y;
- Se ha comprobado que son un apoyo eficaz para realizar el inventario y la evaluación de los recursos ambientales en el ámbito nacional e internacional, para establecer los objetivos de gestión de recursos regionales, y para desarrollar fundamentos biológicos, y estándares para la calidad del agua (Omernik y Bailey, 1997).

Enfoque progresivo de la SEA

Los pasos que se enumeran a continuación explican el enfoque progresivo que se utilizó para desarrollar las evaluaciones estratégicas del medio ambiente para cada ecosistema que incluye puertos de entrada terrestre fronterizos. Como se describe a continuación, este enfoque cuenta con parámetros de evaluación tanto cuantitativos (por ejemplo, elaboración de planos, identificación de los recursos de la zona) como cualitativos (por ejemplo, evaluación de las estructuras de importancia histórica, coordinación de los organismos)

Paso 1: Asignar un LPOE al ecosistema y a las ecoregiones, y obtener planos a gran escala para realizar una revisión ambiental preliminar.

Paso 2: Reunir información sobre el ecosistema y las ecoregiones a gran escala para cada LPOE.

Paso 3: Realizar una valoración preliminar de las áreas de estudio a gran escala de los LPOE.

Paso 4: Mejorar la escala de evaluación, elaborar planos

detallados e imágenes aéreas.

Paso 5: Verificar los planos y reunir información mediante visitas a cada LPOE.

Paso 6: Evaluar las posibles interacciones entre US-VISIT y el medio ambiente (ecosistema y ecoregión).

Paso 7: Descartar los LPOE en los que las acciones propuestas no ofrezcan posibilidades de producir efectos significativos.

Paso 8: Identificar las autoridades con responsabilidad sobre los recursos y temas de interés.

Paso 9: En caso de ser apropiado, iniciar un programa para implementar la secuencia de mitigación.

Paso 10: Recomendar la ubicación del LPOE donde se requieran estudios más detallados (Mitigación, NEPA).

METODOLOGÍA PARA ELABORAR LOS INFORMES DE LOS ESTUDIOS AMBIENTALES DE BASE

Introducción

En el año 2003, El programa US-VISIT del DHS evaluó las condiciones del ambientales presentes en los LPOE en la frontera entre los Estados Unidos, y Canadá y México.

Las evaluaciones del LPOE se dividieron en grupos de LPOE según el ecosistema del Departamento de Pesca y vida Salvaje de los Estados Unidos [Fish and Wildlife Service (USFWS)]. El compendio de análisis de los LPOE definidos en los ecosistemas del USFWS brindan explicaciones lógicas con respecto al medioambiente afectado y los posibles impactos que podrían surgir de la mejoras en los LPOE.

Los informes del estudio de base ambiental [Environmental Baseline Study (EBS)] identifican las restricciones específicas del lugar relacionadas con el medio ambiente, dentro y en las cercanías de cada LPOE y una evaluación de los posibles impactos acumulativos dentro de cada ecosistema, según los define el USFWS.

Metodología

El EBS analiza información utilizada y mejorada que se recolectó durante la Revisión Ambiental Preliminar [Preliminary Environmental Review (PER)]. El análisis de la PER consistió en una evaluación a nivel oficial centrada en variables que se evalúan típicamente en el proceso de preparación de un inventario de base ambiental. El objetivo de la evaluación de la PER fue ofrecer, para cada LPOE, un inventario acelerado de los posibles temas de alerta dentro del área de estudio del LPOE en un radio de 2x5 ó 5x5 millas. Los datos reunidos por la PER se basaron en parámetros a gran escala y en un protocolo para identificar rápidamente temas que presentan alerta rojo. La PER elaboró las variables naturales, físicas y socioeconómicas, que se evaluaron más adelante en el EBS, tanto a nivel de los LPOE como a una mayor escala del ecosistema para todos los LPOE dentro de un determinado ecosistema.

En el proceso de evaluación del EBS, las instalaciones de cada LPOE fueron investigadas por científicos ambientalistas capacitados para evaluar los entornos naturales, físicos y socioeconómicos. En cada LPOE hubo dos áreas en las que se centró la investigación: (1) Un área más extensa que se denomina área de interés [area of interest (AOI)], y se define como un área de aproximadamente 1000 pies de extensión desde la frontera de la propiedad del LPOE. (2) Un área de investigación más pequeña que era la frontera existente del LPOE.

Para cada LPOE, se realizó una Evaluación final en escala verde (1) lo que implicaría que el medio ambiente del LPOE en cuestión (AOI) no cuenta con recursos que podrían sufrir impactos significativos. Esto no significa que el AOI haya sido “despejada” para la construcción, sino que llegado el caso de que el AOI fuera afectada no requeriría de estudios detallados o un proceso permitido para implementar el procedimiento. Aún se requiere de la coordinación con organismos locales (si fuera pertinente estatales y federales adecuados), para satisfacer los requerimientos NEPA del organismo.

La Evaluación final en escala ámbar (2) implicaría que el AOI del LPOE incluiría recursos que, llegado el caso de ser afectados, ocasionarían “consecuencias extraordinarias”, pero por el momento no se conocen o no son cuantificables. De esta manera, si la implementación del procedimiento (selección de una tecnología) ocasiona una situación en la que las consideraciones relacionadas al diseño no minimizan los tiempos de salida de la frontera, se requerirá de un estudio adicional para determinar las posibles consecuencias de la limitación de diseño.

Finalmente, la Evaluación final en escala roja (3) implicaría que el AOI del LPOE incluiría recursos que llegado el caso de ser afectados en forma colectiva como consecuencia de un procedimiento futuro, ocasionarían impactos significativos sobre la base del contexto e intensidad de los impactos. Esto implicaría el peor de los casos, donde la implementación de una determinada tecnología en un LPOE ocasionaría retrasos en los tiempos de salida inaceptables y el hecho de que las consideraciones de diseño no podrían ser implementadas dentro de las instalaciones o AOI de los LPOE para minimizar estos posibles impactos.

Los grados de interés del EBS para cada variable evaluada se detallan a continuación y se resumen en la Tabla A-1. Estos estudios ambientales de base se utilizaron para desarrollar evaluaciones estratégicas del medio ambiente de los 165 LPOE en las fronteras del Norte y Sur del país.

Tabla A-1 VARIABLES EVALUADAS Y GRADO DE PREOCUPACIÓN

VARIABLE	DEFINICIÓN DE GRADO DE PREOCUPACIÓN
1. Monóxido de Carbono (CO) 2. Ozono (O3) 3. Tema Específico (PM10) 4. Dióxido Sulfúrico (SO2)	VERDE Clasificada como área de Cumplimiento AMBAR Clasificada como área de Mantenimiento ROJO Clasificada como área de Incumplimiento (cualquier nivel) NOTA: La evaluaciones del aire realizadas en el lugar se llevarán a cabo respecto de la información de base obtenida en el EBS.
5. Ruido (Tiempo de Espera Máximo)	VERDE: Ningún receptor sensible de ruido recibirá impactos. AMBAR: Los únicos receptores sensibles al ruido que pueden recibir impactos son lugares asociados con las instalaciones del LPOE propiamente dichas. ROJO: Los receptor(es) sensible(s) al ruido pueden recibir impactos. NOTA: Las evaluaciones de ruido particulares de cada lugar se llevarán a cabo sobre la base de la información reunida en el EBS.
6. Justicia Ambiental	VERDE: Ninguna comunidad minoritaria o de bajos recursos reconocida dentro del área de estudio. AMBAR: No se aplica. ROJO: Las minorías o poblaciones de bajos recursos pueden resultar excesivamente afectadas. Identificar otras alternativas o medidas de mitigación que podrían evitar o reducir los efectos adversos o excesivamente altos para la población asociada con la justicia ambiental. Garantizar la participación plena y justa de las comunidades identificadas; es decir, desarrollar un plan de alcance.
7. Pueblos Indígenas y Recursos de los Estados Unidos	VERDE: Los LPOE no están ubicados donde tierras pertenecientes a pueblos indígenas o recursos naturales compartidos puedan resultar afectados. AMBAR: Los LPOE no están ubicados donde las tierras indígenas o los recursos naturales compartidos puedan ser afectados; sin embargo, se desconocen la asociación e interés de Indígenas nativos de los Estados Unidos; y se requiere de coordinación para determinar la participación de estos sectores. ROJO: El LPOE está ubicado en tierras indígenas o recursos naturales compartidos en los Estados Unidos.
8. Tierras de Labranza Principales	VERDE: No existe ningún suelo de labranza de primera calidad, estatal o único dentro del LPOE o de zonas adyacentes. AMBAR: Suelos de labranza de primera calidad, estatales o únicos ubicados dentro de y adyacentes al LPOE, pero en los que los impactos no tendrían una puntuación superior a 160 (formulario USDA AD-1006). ROJO: El LPOE está dentro del límite de recursos designados, y su alcance garantiza la determinación del impacto. (USDA AD-1006).

VARIABLE	DEGREE OF CONCERN DEFINITION
9. Parques y Bosques Nacionales	<p>VERDE: Ningún bosque o parque nacional está ubicado dentro de o adyacente a un LPOE.</p> <p>AMBAR: El LPOE y las zonas aledañas están ubicados en forma adyacente a un Parque Nacional o dentro de un Bosque Nacional.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Parque Nacional.</p>
10. Parques Estatales y Bosques Estatales	<p>VERDE: Ningún Bosque Estatal o Parque Estatal está ubicado dentro de o adyacente a un LPOE.</p> <p>AMBAR: El Parque Estatal es adyacente a un LPOE, o el LPOE está dentro de un Bosque Estatal.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Parque Estatal.</p>
11. Refugio de Vida Salvaje Nacional y Área de Conservación de Vida Salvaje	<p>VERDE: No hay invasión de ningún recurso dentro del LPOE o área adyacente.</p> <p>AMBAR: Refugio Nacional de Vida Silvestre [National Wildlife Refuge (NWR)] ubicado adyacente al LPOE, o un LPOE dentro de un Área de Conservación de Vida Salvaje [Wildlife Conservation Area (WCA)].</p> <p>ROJO: LPOE dentro de un NWR.</p>
12. Refugio de Vida Salvaje Estatal (o designación similar)	<p>VERDE: No hay ningún tipo de invasión de ningún recurso dentro del LPOE o en áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Refugio Estatal de Vida Silvestre [State Wildlife Refuge (SWR)] ubicado adyacente al LPOE, o un LPOE dentro de un predio de Asistencia para la Conservación de Suelos y Agua [Soil and Water Conservation Assistance (SWCA)].</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un Refugio Estatal de Vida Silvestre.</p>
13. Zonas Pantanosas	<p>VERDE: No hay zonas pantanosas jurisdiccionales dentro del LPOE o áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Zonas pantanosas dentro del LPOE o en áreas adyacentes. Sin embargo, probablemente se evita el recurso, sobre la base de la configuración hidrogeomórfica del recurso.</p> <p>ROJO: Zonas pantanosas dentro del LPOE y áreas adyacentes que exceden acumulativamente 0,5 hectáreas, y no es probable evitar el recurso sobre la base de parámetros hidrogeomórficos del recurso.</p>
14. Aguas Superficiales	<p>VERDE: Ningún recurso de aguas superficiales ubicado dentro del LPOE o áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Las aguas superficiales dentro del LPOE y áreas adyacentes pueden requerir de un Permiso Nacional o General en caso de sufrir impactos.</p> <p>ROJO: El entorno del LPOE afectado está ubicado dentro de una cuenca hídrica sensible o de alta calidad que podría requerir de precauciones especiales (estudios acuáticos, permisos de la sección 404 individuales).</p>
15. Historial de Materiales Peligrosos	<p>VERDE: El estudio de la Ley de Especies Amenazadas [Endangered Species Act (ESA)] en fase I no identificó ninguna condición ambiental reconocible.</p> <p>AMBAR: El estudio ESA en fase I identificó las condiciones ambientales relacionadas con el LPOE o área adyacente, pero las condiciones no garantizan el inicio de acciones inmediatas.</p> <p>ROJO: El estudio ESA en fase I identificó las condiciones ambientales reconocibles, y se recomienda el inicio de acciones inmediatas.</p>

VARIABLE	DEFINICIÓN DEL GRADO DE PREOCUPACIÓN
16. Límites de Inundación y Límites de Construcción	<p>VERDE: Ningún límite de inundación o límite de construcción ubicado dentro del LPOE o en áreas de desarrollo adyacentes.</p> <p>AMBAR: Límites de inundación o límites de construcción designados adyacentes al LPOE pero no dentro del LPOE.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro de un límite de inundación o en un límite de construcción designado.</p>
17. Especies RTE (Federales y Estatales)	<p>VERDE: Ninguna especie Federal o Estatal conocida (si fuera pertinente) o Hábitat Crucial dentro del LPOE o en áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Posible participación de especies RTE en el ámbito Federal o Estatal, o consultas informales adicionales para tomar una determinación final.</p> <p>ROJO: LPOE y áreas de desarrollo adyacentes invaden el sitio de especies raras, amenazadas o en peligro de extinción conocidas, en relación con el hábitat o el Hábitat Crucial.</p>
18. Río Paisajístico y Agreste (Federal y Estatal)	<p>VERDE: Ningún Río Paisajístico y Agreste (Federal o Estatal) o ríos en proceso de estudio están dentro de o adyacentes al LPOE.</p> <p>AMBAR: LPOE y áreas adyacentes fuera de los límites definidos, pero dentro de la misma subcuenca del recurso.</p> <p>ROJO: El LPOE está dentro del límite designado del recurso</p>
19. Recursos Históricos	<p>VERDE: No se identificó ningún recurso como elegible o histórico catalogado según el Registro Nacional de los Lugares Históricos [National Register of Historic Places (NRHP)] dentro de la instalación del LPOE y áreas adyacentes.</p> <p>AMBAR: Posible(s) recurso(s) histórico(s) elegible(s) según el NRHP dentro de las instalaciones del LPOE y áreas adyacentes. Investigación Adicional y coordinación de la Oficina de Preservación Histórica Estatal [<i>State Historic Preservation Office (SHPO)</i>] requerida para determinar la elegibilidad de posibles efectos.</p> <p>ROJO: Límite de recurso(s) histórico(s) catalogado(s) en el NRHP dentro del LPOE y áreas adyacentes Evaluación de posibles decisiones sobre efectos adversos.</p>
20. Recursos Arqueológicos	<p>VERDE: Las posibilidades de que existan propiedades arqueológicas son bajas. Trabajo de campo arqueológico mínimo, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p> <p>AMBAR: Las posibilidades de que existan propiedades arqueológicas son altas. Trabajo de campo arqueológico, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p> <p>ROJO: Las posibilidades de que las propiedades arqueológicas sufran efectos adversos significativos son altas. Trabajo de campo arqueológico significativo, y coordinación con Oficiales de Preservación Histórica Estatales requerida.</p>